



portalbenews.com.br



INSIGHT Pedro César Veloso Prado: STS10 expõe dilema entre eficiência e concentração ► **p3**



COMUNICAÇÃO João Fortunato: jornalismo econômico não pode ouvir apenas o mercado ► **p20**

Divulgação



Projeto da Cosco prevê integração com a infraestrutura ferroviária do complexo portuário e foi discutido com o ministro Tomé Franca durante missão na China ► **p9**

Divulgação

Porto Itapoá inaugura escritório em Xangai e amplia presença no mercado

► **p10**



PORTOS APS defende regularidade da licitação para aprofundar canal de Santos ► **p11**

FERROVIAS ANTT aprova edital definitivo da concessão ferroviária Minas-Rio ► **p13**

BRASIL EXPORT Sul Export debate gargalos e integração entre modais na Tríplice Fronteira ► **p15**

EDITORIAL

Brasil e China: oportunidades criadas devem ser aproveitadas

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, encerrou nessa quinta-feira, dia 27, em Xangai, quatro dias de reuniões com as maiores empresas de infraestrutura, logística e transporte marítimo da China. A agenda não se baseou em visitas de cortesia: envolveu a Corporação Estatal de Engenharia de Construção da China, a Corporação de Construção e Comunicação da China, a China Merchants Port Holdings, a Cofco, a Hutchison Ports, a Shanghai Dredging Company, a Administração da Aviação Civil da China e, no encerramento, a Cosco Shipping — uma das maiores operadoras de transporte marítimo e logística portuária do mundo. Cada uma dessas empresas tem projetos, capacidade de financiamento ou tecnologia de que o Brasil precisa. A questão que define o valor real da missão não é a qualidade das reuniões realizadas; é a qualidade das decisões que elas vão produzir nos meses seguintes.

O projeto apresentado pela Cosco ao Ministério de Portos e Aeroportos para desenvolver a infraestrutura ferroviária do Porto de Santos (SP) — novas linhas conectadas às malhas da Autoridade Portuária (APS) e do sistema Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) e às da concessionária MRS — é o item da missão com maior potencial de impacto estrutural. A conexão ferroviária entre o complexo marítimo e o interior não funciona como deveria porque o acesso à região portuária está congestionado, mal coordenado com as operações de terminais e é insuficiente para o volume movimentado. Um projeto como esse pode reorganizar o fluxo ferroviário dentro do porto, de forma que reduza a pressão sobre o acesso rodoviário e aumente a participação do modal férreo no escoamento das exportações. Que a Cosco, que opera terminais de contêineres em dezenas de portos pelo mundo e tem interesse direto na eficiência do corredor logístico de Santos, traga esse projeto ao governo brasileiro é sinal de que a proposta tem lógica de negócio, não apenas de diplomacia comercial.

O acerto com o Novo Banco de Desenvolvimento (NBD), presidido por Dilma Rousseff, para que o Ministério de Portos e Aeroportos apresente projetos brasileiros de portos, aeroportos e hidrovias para avaliação de financiamento, é o elemento financeiro que pode viabilizar parte da agenda que a missão negociou. O Banco do Brics (como o NBD é conhecido) — instituição multilateral criada pelos países do bloco — tem custo de capital mais baixo do que fontes privadas e menor condicionalidade política do que bancos ocidentais de desenvolvimento. Para projetos de infraestrutura de longo prazo — exatamente o perfil dos empreendimentos envolvendo terminais portuários, hidrovias e aeroportos regionais, que o Brasil precisa ampliar —, o Banco do Brics pode ser uma alternativa de financiamento que complementa o BNDES e os mercados de debêntures incentivadas sem substituí-los. O que o Ministério precisará fazer nas próximas semanas é selecionar os projetos mais maduros da carteira — aqueles com estudos de viabilidade concluídos, licenciamento avançado e modelo de outorga definido — e submetê-los ao banco com a documentação técnica que o processo de análise exige.

A visita ao Porto de Baoshan, em Xangai, merece registro específico. Conhecer em funcionamento real os sistemas de automação aplicados à movimentação de cargas e à operação remota de equipamentos portuários é o tipo de aprendizado que relatórios técnicos não substituem. O Brasil já discute esses avanços. Ver a tecnologia funcionando em escala industrial num dos portos mais movimentados do mundo — com os desafios operacionais reais que ela enfrenta, e não apenas com os benefícios que os fabricantes prometem — é informação que a delegação brasileira deve trazer de volta de forma sistematizada, e não apenas como impressão de viagem.

A mensagem que o ministro Tomé Franca declarou ter transmitido ao encerrar a missão — “o Brasil está aberto ao investimento, tem projetos estruturados e quer parceiros de longo prazo” — é a mensagem certa. O que determinará se a China a recebe como convite sério ou como protocolo diplomático é o comportamento do governo brasileiro nos próximos meses: se o projeto ferroviário da Cosco para Santos avançar para estudo de viabilidade com cronograma definido, se os projetos submetidos ao Banco do Brics têm a maturidade técnica necessária para aprovação, e se os leilões anunciados para 2027 — os quatro terminais de contêineres discutidos na semana passada — chegarem ao mercado com os editais que o setor espera. Missão bem-executada, projetos atrasados: é o padrão que o Brasil precisa quebrar.

NESTA EDIÇÃO

MANCHETE

9 Cosco apresenta projeto ferroviário para o Porto de Santos

EDITORIAL

2 Brasil e China: oportunidades criadas devem ser aproveitadas

INSIGHT

3 “STS10, armadores e concorrência: entre eficiência portuária e risco de concentração”, por Pedro Veloso

HUB

4 Porto Meridional: Ibama nega licença e pede revisão de projeto

POLÍTICA

4 Aziz mantém texto que passou na Câmara

6 TSE e Google lançam ferramenta para identificar deepfakes
TRE-SP multa Guilherme Derrite

7 Julgamento sobre deepfake de Bolsonaro será na terça-feira
Aécio retoma conversas pelo Senado

8 Lula minimiza dívida pública e diz que quer fazer o país crescer

TRANSPORTES | PORTOS

10 Porto Itapoá inaugura escritório em Xangai e amplia presença no mercado

11 APS defende regularidade da licitação para aprofundar canal de Santos

12 Antaq visita armadores em Santos para discutir logística de contêineres

TRANSPORTES | FERROVIAS

13 ANTT aprova edital definitivo da concessão ferroviária Minas-Rio

TRANSPORTES | RODOVIAS

13 Rota 2 de Julho terá 14 pontos de free flow e novas obras na Bahia

TRANSPORTES | AVIAÇÃO

14 Anvisa atualiza regras sanitárias para aeroportos e aeronaves

TRANSPORTES | AEROPORTOS

14 Jatinho sai da pista no Santos Dumont e provoca cancelamentos

BRASIL EXPORT

15 Sul Export debate gargalos e integração entre modais na Tríplice Fronteira

MINERAÇÃO

16 CMN reforça crédito para minerais críticos e cadeia de fertilizantes
Expectativa com Fed sustenta cautela e ouro fecha em alta

PETRÓLEO E GÁS

17 TotalEnergies e Petrobras vencem leilão spot de petróleo da PPSA
Justiça suspende imposto de exportação
Pré-sal: Campo de Búzios bate recorde

EMPREGO | OPINIÃO

18 “Pessoas: a infraestrutura invisível dos portos”, por Patrícia Lia Brentano

FINANÇAS

19 Ibovespa tem leve alta em dia de cautela e poucos catalisadores
Dólar sobe timidamente e vai a R\$ 5,16

COMUNICAÇÃO & MARKETING | OPINIÃO

20 “O mercado agora sabe tudo”, por João Fortunato, por João Fortunato

JUSTIÇA

22 Produtora de Dark Horse pede que inquérito de SP vá para o STF
Depoimento de Vorcaro à PF é adiado

INTERNACIONAL

23 Para reabrir Estreito de Ormuz, Irã impõe condições aos EUA
Trump cogita sancionar bancos chineses

24 Colapso de geleira provocou inundações no Nepal, diz USGS
Equador e Colômbia se unem em operação



Sistema BE News de Comunicação

Sede
Alameda Campinas, 802, 6º andar
Jardins - São Paulo/SP
01404-200, BR

Sucursal Brasília
Casa Brasil Export
SHIS QL 26, Cj. 6, Casa 1
Lago Sul - Brasília/DF
71630-095, BR

Sucursal Santos
Rua Brás Cubas, 37, 1º andar
Centro - Santos/SP
11013-919, BR

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira
Jacyara Lima

Diretor-geral
Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial
Roberta Riccioppo

Editor-executivo - Jornal BE News
Alexandre Fernandes

Sub-editor - Jornal BE News
Luciano Ribeiro

Editores-executivos - Portal BE News
Vanessa Pimentel

Equipe de Reportagem
Cássio Lyra, Júnior Batista e Geovanna Barbosa (Estagiária)

Design - Jornal BE News
Mônica Mathias (Editora),
Fernando Cláudio Peel e Ricardo Lessa

O Jornal BE News é filiado à



FALE COM A GENTE

ATENDIMENTO AO LEITOR

Se você quer perguntar, sugerir pautas ou enviar informações a nossa equipe de jornalistas, escreva um e-mail para atendimento@portalbenews.com.br

INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em www.portalbenews.com.br

PUBLICIDADE

publicidade@redebenews.com.br



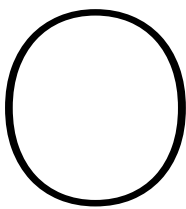


PEDRO CÉSAR VELOSO PRADO

Advogado Pós graduado em Logística Internacional e Comércio Exterior. Sócio de Serviço na Bresciani Almeida Advogados. Membro das comissões de Direito Marítimo e Aduaneiro da OAB/Santos
opinioao@portalbenews.com.br

► LOGÍSTICA

STS10, armadores e concorrência: entre eficiência portuária e risco de concentração



projeto do Tecon Santos 10 (STS10), concebido para ser o maior terminal de contêineres da América Latina, volta ao centro do debate regulatório não apenas pelo seu porte, mas sobretudo pelas escolhas institucionais que envolvem sua modelagem. Mais do que um leilão portuário, trata-se de um teste relevante sobre como o Brasil pretende equilibrar eficiência logística e preservação da concorrência.

Desde sua concepção, iniciada ainda em 2019, o projeto passou por sucessivas revisões, consultas públicas e reavaliações institucionais, refletindo não apenas sua complexidade técnica, mas também a sensibilidade concorrencial que envolve o Porto de Santos. O terminal foi estruturado para ampliar significativamente a capacidade de movimentação de contêineres e absorver parte relevante da demanda futura do comércio exterior brasileiro.

O ponto central da controvérsia reside na possibilidade de participação de armadores no certame. De um lado, há o entendimento de que a verticalização — isto é, a atuação simultânea como transportador e operador portuário — pode gerar ganhos de eficiência, redução de custos de transação e maior integração logística. De outro, há preocupações relevantes quanto ao potencial de concentração de mercado e práticas anticoncorrenciais, especialmente no contexto de um porto que já apresenta elevada concentração de cargas.

A Nota Técnica nº 4/2025/CPLA indica que a verticalização não é, por si só, prejudicial à concorrência. Ao contrário, pode gerar economias de escala, maior previsibilidade operacional e incentivo a investimentos de grande porte. No entanto, o mesmo material também reconhece riscos concretos, especialmente relacionados ao chamado self-preferencing — prática pela qual armadores tendem a direcionar cargas para terminais sob seu controle —, potencialmente reduzindo a competitividade de operadores independentes.

Esse risco se intensifica em um cenário como o de Santos, em que poucos grandes players concentram parcela significativa da movimentação. A combinação entre poder de mercado no transporte marítimo e controle de infraestrutura portuária pode alterar a lógica concorrencial do cais, sobretudo quando contratos operacionais e alianças entre armadores influenciam a escolha dos terminais utilizados.

Diante desse cenário, diferentes soluções regulatórias foram consideradas. Uma das propostas iniciais envolvia a restrição prévia à participação de armadores no leilão, com o objetivo de evitar concentração excessiva.

Outra alternativa previa a participação ampla, combinada com mecanismos contratuais de monitoramento e controle de condutas anticoncorrenciais ao longo da execução do contrato.

A escolha regulatória, contudo, não se mostrou linear. A rejeição de mecanismos de monitoramento sob o argumento de complexidade operacional e a adoção de restrições prévias à competição suscitam críticas relevantes, especialmente quanto à necessidade de fundamentação empírica para limitar a participação de determinados agentes. Em setores estratégicos e intensivos em capital, restrições à concorrência no próprio certame devem ser tratadas como medida excepcional, e não como solução automática.

Paralelamente, a própria dinâmica do mercado evoluiu. A entrada de novos players verticalizados, como a CMA CGM na Santos Brasil, e o fim de alianças estratégicas relevantes entre armadores alteraram o equilíbrio competitivo anteriormente considerado nos estudos iniciais. Esse novo contexto reforça a necessidade de reavaliação constante das premissas concorrenciais adotadas no projeto.

Outro elemento que contribui para a complexidade do tema é o próprio desenho institucional das concessões portuárias. Projetos dessa magnitude envolvem múltiplas etapas — estudos de viabilidade, consultas públicas, análise do TCU e estruturação contratual — todas orientadas pela busca de equilíbrio entre atratividade econômica e interesse público. Nesse processo, decisões sobre concorrência deixam de ser meramente técnicas e passam a refletir escolhas de política regulatória.

A controvérsia sobre o momento do desinvestimento — se prévio ao leilão ou apenas após eventual vitória — também evidencia a dificuldade de conciliar competição efetiva no certame com preservação de condições equitativas no mercado. Exigir desinvestimento antecipado pode reduzir o número de participantes e comprometer a competitividade do leilão; permitir a participação irrestrita pode gerar concentração posterior difícil de reverter.

Nesse contexto, o STS10 revela um dilema estrutural do setor portuário brasileiro: como fomentar investimentos de grande escala, garantir eficiência logística e, ao mesmo tempo, evitar a formação de estruturas de mercado excessivamente concentradas.

A solução adotada para esse projeto terá efeitos que vão muito além do Porto de Santos. Ela sinalizará ao mercado qual é o grau de abertura à verticalização, o nível de intervenção regulatória esperado e, sobretudo, a capacidade institucional do país de lidar com temas complexos de concorrência em setores estratégicos.

NESSE CONTEXTO, O STS10 REVELA UM DILEMA ESTRUTURAL DO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO: COMO FOMENTAR INVESTIMENTOS DE GRANDE ESCALA, GARANTIR EFICIÊNCIA LOGÍSTICA E, AO MESMO TEMPO, EVITAR A FORMAÇÃO DE ESTRUTURAS DE MERCADO EXCESSIVAMENTE CONCENTRADAS

POLÍTICA



LEOPOLDO
FIGUEIREDO
E COLABORADORES
leopoldo.figueiredo@redenebnewscom.br

Porto Meridional: Ibama nega licença e pede revisão de projeto

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) emitiu parecer contrário ao atual projeto do Porto Meridional, planejado para o município de Arroio do Sal, no Litoral Norte do Rio Grande do Sul. Por meio de ofício assinado pela Coordenação de Licenciamento Ambiental de Portos e Estruturas Marítimas e encaminhado pela Diretoria de Licenciamento Ambiental, o órgão ambiental comunicou aos empreendedores que o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) apresentou avaliação técnica insuficiente para a obtenção das licenças prévias.

Impacto na dinâmica costeira

O documento aponta inconsistências técnicas e limitações na estruturação, revisão e apresentação da documentação, fatores que comprometeram a clareza do projeto e inviabilizaram uma análise conclusiva sobre a viabilidade socioambiental da estrutura. Entre os gargalos centrais destacados pelo Ibama, estão as modelagens hidrodinâmicas, que indicaram alterações relevantes e severas na dinâmica costeira e no ecossistema da faixa de praia. Em função disso, a autarquia federal exigiu a revisão completa da concepção do empreendimento e o aprofundamento na avaliação de alternativas de layout para as obras em área de mar e costa, visando à mitigação e controle dos impactos identificados.

Mudança de planos

O fechamento temporário da pista do Aeroporto Santos Dumont, na área central do Rio de Janeiro, até as 23 horas dessa quinta-feira, dia 27, alterou a logística de deslocamento do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e de sua comitiva. O incidente ocorreu cerca de duas horas após o pouso do avião presidencial, que transportou o presidente à capital fluminense para a realização de sabatina e entrevista ao vivo no Jornal Nacional. A interrupção das operações foi provocada pela saída de pista de um jato executivo Embraer Phenom 100 durante o procedimento de Pouso.

Pernoite no Rio

A operação de resgate e remoção da aeronave acidentada ultrapassou o horário regulamentar de encerramento das operações do Santos Dumont. Em função disso e da necessidade de inspeções técnicas no local, a decolagem da Força Aérea Um rumo à capital federal foi suspensa, levando o presidente a pernoitar no Rio de Janeiro.

Fim da 6x1: Aziz mantém texto que passou na Câmara

Relator da PEC na CCJ do Senado rejeita 12 emendas de senadores e apresenta parecer favorável

Agência Senado

Agência Brasil

O senador Omar Aziz (PSD-AM) apresentou, nesta quinta-feira (27), o relatório da PEC 221/2019, que acaba com a escala 6x1 e reduz a jornada máxima de trabalho para 40 horas semanais no Brasil. Como o próprio parlamentar já havia anunciado anteriormente, ele manteve integralmente o texto aprovado pela Câmara dos Deputados e rejeitou as 12 emendas apresentadas na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado.

O texto será apreciado pelo colegiado na próxima semana, durante o último esforço concentrado do Congresso Nacional para a votação de matérias legislativas antes das eleições, no dia 4 de outubro.

A manutenção do texto da Câmara evita que eventuais alterações da proposta pelos senadores obrigassem o retorno da matéria para uma última análise dos deputados.

A tramitação da matéria, aprovada no fim de maio na Câmara, só foi destravada há pouco mais de 10 dias, após uma reaproximação entre o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP).

Já nesta última quarta-feira (26), um almoço entre Lula, Alcolumbre e o presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), selou a pauta de votação para



O senador Omar Aziz rejeitou todas as emendas apresentadas, incluindo aquelas que buscavam manter a jornada de 44 horas semanais

o esforço concentrado da próxima semana.

Apesar de garantir a votação da PEC do fim da escala na CCJ, o presidente do Senado foi cauteloso e não prometeu que o texto possa ser votado em Plenário.

Na Câmara, a PEC do fim da escala, que tem forte apelo popular, foi aprovada em dois turnos por amplas margens de votação: 472 a 22 no primeiro turno e 461 a 19 no segundo.

A previsão é que a CCJ do Senado vote o texto na próxima quarta-feira (2). Se a comissão aprovar o parecer, a PEC ainda precisará passar pelo Plenário do Senado em dois turnos, com o mínimo de 49 votos favoráveis em cada votação.

Argumentos do relator

Um dos principais argumentos apresentados por Omar

Aziz para manter o parecer favorável à PEC é o de que as jornadas superiores a 40 horas atingem principalmente trabalhadores de menor renda e escolaridade.

O parlamentar usou estatísticas de uma nota técnica do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), baseada em informações da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) de 2023, que apontam que 80% dos vínculos com jornada superior a 40 horas têm salário contratual de até dois salários mínimos, enquanto 90% recebem até três salários mínimos.

Também sustentou que mais de 83% dos vínculos de trabalhadores com ensino médio completo ou menos cumprem jornada superior a 40 horas semanais, proporção que cai para 53% entre os de ensino superior completo.

SUL EXPORT 2026

17 e 18 setembro

GRUPO
**BRASIL
EXPORT**

TEMAS EM DEBATE:



Desafios para o desenvolvimento e concessão de hidrovias e serviços nos portos da região Sul



Multimodalidade e conectividade no setor de transportes



Demandas do setor produtivo e o protagonismo da região Sul para o desenvolvimento econômico do Brasil



Estratégia, cadeia de suprimentos e sustentabilidade no setor naval da região Sul

Transmissão ao vivo e gratuita
pelo canal da TV BE News



FOZ DO IGUAÇU - PR
BOURBON THERMAS
ECO RESORT

www.forumbrasilexport.com.br

**SUL
EXPORT**
FÓRUM REGIONAL DE INFRAESTRUTURA
DE TRANSPORTES, ENERGIA E MINERAÇÃO

POLÍTICA

TSE e Google lançam ferramenta para identificar deepfakes

A parceria pretende ajudar os próprios candidatos a reconhecerem materiais de IA que utilizem suas imagens de maneira indevida no YouTube durante a disputa eleitoral

Estadão Conteúdo

O Tribunal Superior Eleitoral (TSE) e o Google lançaram nesta quarta-feira, 26, em Brasília, uma campanha voltada a candidatos das eleições de 2026 para ampliar a proteção contra o uso indevido de suas imagens no YouTube.

A parceria pretende facilitar a identificação de materiais sintéticos e deepfakes que utilizem a imagem de candidatos de maneira indevida durante a disputa eleitoral.

A proposta é permitir que os próprios políticos acompanhem a circulação de conteúdos que possam afetar sua imagem e acionem os mecanismos de remoção disponibilizados pela plataforma quando houver violação das regras.

A iniciativa incentiva os concorrentes a cargos públicos a aderirem à ferramenta de detecção por semelhanças da plataforma, conhecida como Like-

ness ID, capaz de localizar conteúdos produzidos ou alterados por inteligência artificial que reproduzam a aparência de uma pessoa.

O presidente do TSE, ministro Kassio Nunes Marques, afirmou que a cooperação entre a Justiça Eleitoral e empresas de tecnologia é importante para enfrentar os novos desafios provocados pelo avanço da inteligência artificial. Segundo ele, a atuação conjunta entre os setores público e privado contribui para a proteção de direitos

fundamentais e para o fortalecimento da confiança no processo eleitoral.

“Tenho a certeza de que a união dos setores público e privado, em prol dos valores democráticos, é uma das mais significativas expressões do texto constitucional”, afirmou.

O Likeness ID está disponível para usuários com mais de 18 anos. Para ter acesso ao recurso, o candidato precisa possuir uma conta no YouTube e entrar no YouTube Studio, na área destinada à detecção de

conteúdos por semelhança. Também é possível criar uma conta especificamente para utilizar a ferramenta.

Identidade

O processo exige uma etapa de verificação de identidade, com o envio de um documento oficial e a realização de uma selfie em foto e vídeo. Com essas informações, a plataforma cria um registro biométrico da aparência do usuário, que passa a ser utilizado para localizar possíveis ví-

deos em que sua imagem tenha sido reproduzida.

Segundo o Google, o processamento do cadastro pode levar até dois dias. Depois disso, o sistema realiza buscas nos conteúdos publicados no YouTube e envia uma notificação caso encontre vídeos que apresentem semelhanças com a aparência cadastrada.

A partir do alerta, o usuário pode verificar o material identificado e, se entender que houve utilização indevida de sua imagem, solicitar a retirada do conteúdo. A denúncia é submetida à análise das políticas de privacidade da plataforma e, quando constatada uma violação, o vídeo pode ser removido.

Fiscalização eleitoral

Nunes Marques ressaltou que a tecnologia deve funcionar como uma camada adicional de proteção e não substitui a atuação da Justiça Eleitoral nem a avaliação humana sobre eventuais irregularidades. A ferramenta amplia, segundo o ministro, a capacidade de detectar conteúdos potencialmente prejudiciais à imagem e à honra de candidatos.



Luiz Roberto / TSE

O presidente do TSE, Kassio Nunes Marques, disse que a Corte pretende ampliar o diálogo com plataformas digitais

TRE-SP multa Guilherme Derrite

Deputado federal foi autuado por impulsionar um vídeo contra Fernando Haddad

Estadão Conteúdo

O Tribunal Regional Eleitoral de São Paulo (TRE-SP) condenou o deputado federal Guilherme Derrite (PP-SP) a pagar multa de R\$ 5 mil por impulsionar vídeo negativo e descontextualizado sobre Fernando

Haddad (PT), candidato ao governo do estado.

De acordo com a decisão, publicada na sexta-feira, 21, o material apresentava críticas sobre a gestão do PT e da esquerda no âmbito da segurança pública e criminalidade.

O deputado afirmava que petistas têm “visão romântica do crime” e atribuía a Haddad a defesa do “desencarceramento em

massa” quando o petista concorreu à Presidência, em 2018. A Procuradoria Regional Eleitoral classificou o conteúdo como “negativo e descontextualizado”.

Em nota, a defesa de Guilherme Derrite informou que apresentou manifestação nos autos contestando integralmente as alegações da representação. Segundo o texto, a pu-

blicação questionada se insere no “âmbito do debate político e da crítica pública”, sobre tema de interesse da sociedade. Destacou, ainda, não haver na decisão o reconhecimento de irregularidade ou de divulgação de conteúdo falso.

A legislação eleitoral permite o impulsionamento pago de conteúdo na internet apenas quando é destinado a promover ou

beneficiar a própria candidatura ou partido. A norma veda, porém, o uso desse mecanismo para ampliar o alcance de propaganda negativa contra adversários.

Para o TRE-SP, ainda que a crítica política seja protegida pela liberdade de expressão, o uso de verba paga para impulsionar conteúdo desfavorável a Haddad configurou desvio da finalidade autorizada por lei.

Julgamento sobre deepfake de Bolsonaro será na terça-feira

Ação foi movida pelo PT devido ao vídeo apresentado na Convenção do PL, em julho.
Parte dos ministros do TSE defende proibir o uso de qualquer avatar criado com IA

Reprodução / Youtube / PL

Estadão Conteúdo

O presidente do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), Kásio Nunes Marques, pautou para a sessão da próxima terça-feira, 1º, o julgamento de ação do PT que questiona o vídeo deepfake do ex-presidente Jair Bolsonaro apresentado na convenção do PL em julho deste ano.

No julgamento, os ministros devem fixar uma tese com parâmetros para o uso de inteligência artificial (IA) nas campanhas que deverá ser seguida em toda a Justiça Eleitoral. Nunes Marques, que é relator do caso, se reuniu com os ministros do TSE na semana passada para buscar a construção de um consenso mínimo entre os colegas.

Uma parte dos ministros defende proibir o uso de qualquer avatar criado



O uso de deepfake já é proibido para favorecer ou prejudicar candidaturas, mas ainda há uma margem de interpretação que tem dividido o TSE

com IA que simule a imagem e voz de candidatos e de terceiros na campanha eleitoral. A avaliação é a de que, se o TSE optar por uma proibição ampla, também se protege de uma judicialização excessiva. Uma norma com mais nuances poderia obrigar o Tribunal a decidir

sobre centenas de conteúdos, caso a caso.

Deepfake é uma tecnologia baseada em inteligência artificial que manipula ou cria vídeos, áudios e imagens de rostos e vozes humanas de maneira hiper-realista. O termo vem da junção de deep learning (aprendizado

profundo) com fake (falso).

O uso de deepfake já é proibido para favorecer ou prejudicar candidaturas, mas ainda há uma margem de interpretação que tem dividido os ministros. As resoluções aprovadas pelo TSE em março não proíbem o uso de IA na propaganda eleito-

ral, mas exigem a rotulagem desses conteúdos.

Decisão de Mendonça

Em decisão individual na última terça-feira, 25, o ministro André Mendonça propôs uma tese que exige grau de realismo capaz de enganar o eleitor para caracterizar irregularidade no uso de IA. Para ele, não basta que o conteúdo tenha sido gerado por IA.

Ao defender o vídeo com IA exibido na convenção do PL, a advogada da campanha de Flávio Bolsonaro, Maria Cláudia Bucchianeri, afirmou que o caso não se enquadra como ilícito eleitoral porque o conteúdo foi rotulado como IA e não havia potencial de enganar o leitor.

“O elemento juridicamente decisivo deve ser a capacidade concreta de enganar, falsificar acontecimentos”, sustentou a defesa. “No caso, o aviso inicial neutralizou a possibilidade de confusão sobre a materialidade do vídeo”, acrescentou.

Aécio retoma conversas pelo Senado

Cidadania e PDT fazem apelo para que o tucano reconsidere a decisão de não disputar a eleição

Estadão Conteúdo

O presidente nacional do PSDB, Aécio Neves, retomou nesta semana conversas para ser candidato ao Senado por Minas Gerais. O diretório estadual da federação que o partido tem com o Cidadania e o PDT publicaram nesta quarta-feira, 26, um apelo nas redes sociais pedindo que o tucano re-

considere a decisão de não disputar este ano as eleições, após quatro décadas com mandatos eletivos.

O Estadão/Broadcast (sistema de notícia em tempo real do Grupo Estado) confirmou com a assessoria de Aécio que ele tem mantido contato com o candidato do PDT ao governo de Minas, Alexandre Kalil, a quem a federação apoia. A decisão pode sair até esta sexta-feira, 28.

De acordo com o calendário eleitoral, partidos, federações e coligações têm até 20 dias antes do primei-

ro turno das eleições - neste ano, até 14 de setembro - para solicitar a substituição de candidaturas aos cargos majoritários e proporcionais. Para isso, é necessário que o postulante anterior renuncie à candidatura ou seja declarado impedido pela Justiça Eleitoral.

Também na quarta-feira, o PDT mineiro anunciou a retirada da candidatura de Marcelo Heringer ao Senado. Segundo o partido, a desistência já foi protocolada na Justiça Eleitoral. Ele é irmão do presidente do PDT de Minas Gerais, Mário He-

ringer. Marcelo patina nas pesquisas, marcando apenas 1% das intenções de voto, segundo a Real Time Big Data divulgada nesta quinta-feira, 27.

Após o anúncio de Marcelo, o PDT e a Federação PSDB Cidadania divulgaram nota conjunta pedindo que Aécio “reveja sua decisão e aceite disputar novamente uma cadeira no Senado Federal” por Minas Gerais.

O documento é assinado por Mário Heringer e pelo presidente da Federação PSDB Cidadania em Minas Gerais, Paulo Abi-Ackel.

Segundo a nota, as siglas receberam manifestações de correligionários, prefeitos, vereadores, deputados, militantes e lideranças de diferentes regiões do Estado em favor da candidatura de Aécio.

“Aécio, escute esse chamado. Minas precisa de você no Senado”, afirmam os dirigentes. Os partidos também citam a dívida de Minas Gerais e afirmam que o Estado precisa de uma representação no Senado com “peso político e capacidade de interlocução” para liderar o debate.

POLÍTICA

Lula minimiza dívida pública e diz que quer fazer o país crescer

Candidato à reeleição, presidente diz que tem responsabilidade fiscal, descarta vender os Correios, planeja ministério para combater crime e reforça que não vai proteger Lulinha

Reprodução TV Globo

Estadão Conteúdo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) afirmou nesta quinta-feira, 27, em entrevista promovida pela TV Globo, que não está preocupado com a dívida pública brasileira. Questionado se adotaria medidas de ajuste fiscal em um eventual quarto mandato, Lula se esquivou e disse que quer governar o País por mais quatro anos para “fazer esse País crescer”, alegando que ele “já fez o básico que tinha que fazer”.

“A mim não preocupa a dívida pública. Eu herdei esse governo com déficit fiscal de 2,8% (do PIB). Sabe quanto vai ser esse ano? Superávit primário de 0,1% (do PIB). Se tem alguém nesse País que tem responsabilidade fiscal sou eu”, afirmou, ao ser questionado se tinha preocupação com a trajetória da relação dívida/PIB do Brasil, que atingiu 81,9% do PIB em junho deste ano.

“Se tem uma coisa que baliza minha vida é a responsabilidade fiscal. Dos países do G20, fui o único que fiz superávit primário durante oito anos. Nunca tive problema fiscal no País. Você acha que o Brasil está com problema de dívida pública porque chegamos a 80% (relação dívida/PIB), sabe por quê? Porque estamos há mais de dez anos sem crescer”, afirmou.

Crise dos Correios

Lula disse que não vai vender os Correios e garantiu que a estatal sairá da crise em que se encontra. O prejuízo foi de R\$ 3,1 bilhões



Em entrevista à TV Globo, Lula disse que não está preocupado com a dívida pública brasileira: “Eu herdei esse governo com déficit fiscal de 2,8% (do PIB)”

no primeiro semestre de 2026.

Ao ser questionado sobre a situação da empresa e propostas para uma privatização, Lula disse que os números negativos são uma realidade histórica. O petista, porém, apontou a importância estratégica da estatal e a presença dela em todas as partes do País.

“Desde 1985, os Correios vivem crise e alguém quer privatizar os Correios. É uma empresa muito importante para o Brasil, porque ela está em todos os municípios”, disse Lula.

O candidato à reeleição defendeu que os Correios devem se adaptar a uma realidade em que há concorrência de outras empresas do ramo. “A crise dos Correios é que não se adaptou aos novos tempos. Surgiram muitas empresas de fazer entregas e os Correios ficaram na mesmice”, disse o presidente.

Segurança Pública

O presidente afirmou que irá criar o Ministério da Segurança Pública assim

que for aprovada a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da Segurança Pública. O texto será analisado pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado na próxima semana.

“A hora que se aprovar a PEC da Segurança Pública, eu crio o Ministério da Segurança Pública. Eu quero estabelecer qual é a participação de cada ente federado na Segurança Pública. Qual vai ser o papel da União, do Estado e do município”, declarou.

Lula se queixou da oposição de governadores ao tema, citando nominalmente o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), e o ex-governador de Goiás e candidato do PSD à Presidência, Ronaldo Caiado (PSD).

“Muitos governadores que não quiseram. Tarcísio não quis, Caiado não quis. Eles não querem que o governo federal se meta na segurança pública”, declarou o presidente. “Uma vez aprovada a PEC da Segurança Pública proposta pelo Executivo, criaremos

o Ministério da Segurança Pública para coordenar, em articulação com Estados e municípios, a execução das políticas nacionais de segurança pública no âmbito do Sistema Único de Segurança Pública (SUSP). O Ministério fortalecerá a integração entre os entes federados, a inteligência estatal, o enfrentamento ao crime organizado, a prevenção da violência e a proteção dos direitos civis”, declarou.

Sem proteção a Lulinha

Lula afirmou que o filho dele, o empresário Fábio Luís Lula da Silva, o “Lulinha”, será inocentado no caso de suposto tráfico de influência e corrupção investigado pela Polícia Federal. Lula disse ainda que, caso ele tenha cometido um crime, não haverá proteção.

“Se ele fez um erro, ele pagará; não tem outro jeito. Ele não será protegido por ser meu filho. Ele sabe o que tem que fazer. Ele tem que provar a inocência dele, e eu tenho

certeza de que ele vai ser inocente”, afirmou o presidente.

Lula disse que não vai afastar delegados da Polícia Federal ou outros movimentos que buscariam proteger Fábio, em referência ao ex-presidente Jair Bolsonaro (PL), que fez mudanças na corporação na intenção de proteger familiares investigados durante o governo dele.

O presidente disse também que a relação entre Marco Aurélio Santana Ribeiro, mais conhecido como “Marcola”, que foi chefe de gabinete da Presidência, e a lobista Roberta Luchsinger gera suspeita e desconfiança para o Palácio do Planalto.

“É totalmente errado, e o Marcola sabe do erro que ele cometeu, porque não é esse o papel de um chefe de gabinete. Ele diz que tomou R\$ 249 mil emprestados. Quando tiver uma acareação entre os dois, é que vai se saber se foi empréstimo ou não. Eu, por enquanto, acredito na versão dele de que foi empréstimo”, afirmou.

TRANSPORTES | Portos

Cosco apresenta projeto ferroviário para o Porto de Santos

Proposta prevê integração com a malha da APS, da MRS e com o futuro Fips e foi discutida durante reunião com o ministro Tomé Franca em Xangai

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A Cosco Shipping, uma das maiores empresas globais de transporte marítimo e logística portuária, apresentou ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) um projeto para desenvolver uma infraestrutura ferroviária no Porto de Santos, integrada à malha da Autoridade Portuária de Santos (APS), da MRS Logística e ao futuro Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips). A proposta esteve entre os principais temas de uma reunião realizada nesta quinta-feira (27), em Xangai, que encerrou a etapa chinesa da missão internacional comandada pelo ministro Tomé Franca. Durante o encontro, a companhia também discutiu com o governo brasileiro a possibilidade de ampliar seus investimentos no país, especialmente no setor portuário. Tomé Franca foi recebido pelo presidente da companhia, Lin Ji. Segundo o ministro, o MPor manifestou apoio a iniciativas que

contribuam para ampliar a capacidade e a eficiência do Porto de Santos. “Reforcei nosso apoio às iniciativas que ampliem a capacidade, a eficiência e a competitividade do maior porto da América Latina”, afirmou Franca em publicação nas redes sociais após o encontro. A proposta ferroviária já havia sido apresentada pela empresa em uma visita anterior ao ministério. O projeto prevê a conexão com estruturas existentes e planejadas no complexo santista, incluindo o Fips, sistema destinado a reorganizar e ampliar a circulação ferroviária dentro do porto. Na reunião em Xangai, o governo também apresentou à companhia a carteira de projetos do setor portuário brasileiro e as oportunidades para novos investimentos. A agenda foi acompanhada por representantes da Embaixada do Brasil na China. “Fechamos nossa passagem pela China com uma mensagem muito clara: o Brasil está aberto ao investimento, tem projetos estruturados para um novo ciclo de investimentos e quer parceiros de longo prazo para modernizar nossa infraestrutura e gerar desenvolvimento, em-

prego e renda”, declarou o ministro. A passagem pela Cosco encerrou quatro dias de compromissos do MPor na China. A missão começou na segunda-feira (24), em Pequim, com reuniões com empresas dos setores de construção, infraestrutura e operação portuária, entre elas a Corporação Estatal de Engenharia de Construção da China (CSCEC), a Corporação de Construção e Comunicação da China (CCCC) e a China Merchants Port Holdings. Na terça-feira (25), Franca se reuniu com a Admi-

nistração da Aviação Civil da China (Caac). Entre os assuntos discutidos estiveram a possibilidade de ampliar a frequência de voos diretos entre Brasil e China, a cooperação para formação de pilotos e tripulantes e o intercâmbio de tecnologias para o setor aéreo. No mesmo dia, houve encontro com o Grupo Cofco para tratar dos projetos da companhia no Brasil e da logística de exportação de produtos agrícolas. Na quarta-feira (26), em Xangai, o ministro se reuniu com a presidente do Novo Banco de Desen-

volvimento (NDB), Dilma Rousseff. Ficou acertado que o MPor apresentará ao Banco do Brics projetos brasileiros nas áreas de portos, aeroportos e hidrovias que possam ser avaliados para financiamento. A agenda também incluiu reuniões com representantes da Hutchison Ports e da Shanghai Dredging Company e uma visita ao Porto de Baoshan, onde a delegação brasileira conheceu sistemas de automação aplicados à movimentação de cargas e à operação remota de equipamentos portuários.

Divulgação



Tomé Franca foi recebido pelo presidente da Cosco, Lin Ji. O MPor manifestou apoio a iniciativas que contribuam para ampliar a capacidade e a eficiência do Porto de Santos

Brasil e Singapura avançam em corredor verde para transporte marítimo

Brasil e Singapura devem formalizar nesta sexta-feira (28) um Memorando de Entendimento para a criação de um Corredor Verde e Digital de Navegação entre os dois países. O acordo prevê cooperação voltada à descarbonização e à digitalização do transporte marítimo.

O memorando será firmado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e pelo Ministério dos Transportes de Singapura. Entre as ações previstas estão estudos sobre as condições necessárias para es-

tabelecer uma cadeia de fornecimento de combustíveis com emissões de gases de efeito estufa nulas ou próximas de zero na rota marítima entre Brasil e Singapura. O acordo também contempla iniciativas de pesquisa e desenvolvimento, estudos de instrumentos

financeiros e digitais, intercâmbio de informações e ações de capacitação. A programação desta sexta-feira prevê ainda uma visita à sede da PSA International e ao Porto de Tuas. A delegação brasileira deverá conhecer tecnologias de automação, eletrificação e digi-

talização aplicadas às operações portuárias. A missão internacional do MPor será encerrada no sábado (29), com uma reunião com representantes da Changi Airports International e uma visita técnica ao Aeroporto de Changi, antes do retorno da delegação ao Brasil.

TRANSPORTES | Portos

Porto Itapoá inaugura escritório em Xangai e amplia presença no mercado

Primeira representação internacional do terminal busca fortalecer relações comerciais, prospectar novos negócios e aproximar empresas brasileiras e chinesas

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

O Porto Itapoá inaugurou oficialmente nesta quarta-feira (26) seu primeiro escritório internacional, em Xangai, na China. A nova estrutura busca fortalecer as relações comerciais entre empresas brasileiras e chinesas e aproximar o terminal de clientes, parceiros, armadores, tradings e outros agentes ligados ao comércio exterior.

A abertura do escritório contou com a presença de representantes de clientes e parceiros do Porto Itapoá que mantêm operações ou representação na China, além da participação do Governo de Santa Catarina, por meio da InvestSC.

A escolha por Xangai se deve à importância do local para as operações do terminal. A cidade é um dos principais centros logísticos e empresariais da China

e abriga o maior porto de contêineres do mundo. A região também concentra indústrias, empresas de comércio exterior, armadores, operadores logísticos e fornecedores que participam das cadeias globais de produção e distribuição.

“Estar em Xangai significa estar mais próximo de um mercado que tem uma importância enorme para o Brasil e, particularmente, para o Porto Itapoá. Nosso objetivo é fortalecer os relacionamentos que já existem, identificar novas oportunidades e mostrar para empresas que ainda não utilizam o Terminal toda a capacidade que temos para atender suas operações”, afirma Ricardo Arten, CEO do Porto Itapoá.

A importância do mercado chinês para o Porto Itapoá aparece nos números do primeiro semestre de 2026. No período, 49,4% das importações movimentadas pelo terminal tiveram a China como origem, enquanto 17,9% das exportações tiveram o país asiático como destino.

Nas exportações para

a China, produtos ligados às cadeias agroindustriais e florestais representam mais de 90% das cargas. Entre os principais produtos estão papel e celulose, carnes refrigeradas e congeladas, algodão e madeira.

Papel e celulose responderam por 50,13% das cargas, seguidos por carnes refrigeradas e congeladas, com 43,97%, algodão, com 2,72%, e madeira, com 2,12%.

Atuação comercial

A presença física em Xangai permitirá ao Porto Itapoá acompanhar de forma mais próxima movimentos que podem afetar as cadeias de suprimentos brasileiras, como mudanças na produção, novos investimentos, abertura de fábricas, comportamento da demanda, desenvolvimento de produtos e alterações na programação dos serviços marítimos.

Para os importadores brasileiros, a proximidade poderá ampliar a capacidade de antecipação diante dessas mudanças. Uma al-

teração na produção de um fornecedor, por exemplo, pode exigir ajustes de estoque, fornecedores ou planejamento de embarques. Para os exportadores, o acompanhamento do mercado chinês poderá contribuir para a identificação de novos compradores e oportunidades de diversificação.

“Não se trata apenas de ter uma estrutura física na China. Queremos compreender melhor o que está acontecendo naquele mercado e transformar essa proximidade em informação útil para nossos clientes e para o comércio exterior brasileiro. Uma decisão tomada na origem pode produzir efeitos importantes milhares de quilômetros depois”, explica Arten.

O escritório terá atuação comercial e de relacionamento. Entre as atividades previstas estão a manutenção do contato com empresas que já utilizam o Porto Itapoá, a prospecção de novos negócios e o acompanhamento de oportunidades que possam gerar novas cargas e serviços para o terminal.

Segundo Arten, a estrutura também poderá aproximar empresas chinesas interessadas em investir no Brasil. “A presença em Xangai nos coloca mais perto de empresas que já têm relação com o Brasil e também de companhias que estão avaliando novos investimentos. Um novo investimento industrial pode gerar fluxos de importação de componentes e equipamentos e, posteriormente, exportações de produtos acabados”, afirma.

Conexões

A abertura do escritório conta com o apoio do Governo de Santa Catarina, por meio da InvestSC, e também recebeu apoio da estrutura diplomática brasileira. “Nosso objetivo é construir relações de longo prazo. O escritório será uma ponte entre empresas brasileiras e asiáticas, aproximando os diferentes elos da cadeia e criando condições para que novas oportunidades de comércio possam ser desenvolvidas”, conclui Arten.



Divulgação

A abertura do escritório contou com a presença de representantes de clientes e parceiros do Porto Itapoá, além da participação do Governo de Santa Catarina, por meio da InvestSC



APS defende regularidade da licitação para aprofundar canal de Santos

Anderson Pomini afirma que o processo foi conduzido de forma legal e diz esperar a retomada do contrato de R\$ 617 milhões após análise do TCU

Divulgação

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenenews.com.br

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, afirmou ter convicção da legalidade e regularidade no processo de licitação do aprofundamento do canal do Porto de Santos (SP) para 16 metros, suspensa pelo Tribunal de Contas da União (TCU) por supostas irregularidades no processo de contratação da obra, vencida pela Jan De Nul.

Nesta semana, o TCU adiou a votação que suspendeu o processo para o dia 9 de setembro. Dentro deste prazo, tanto a Autoridade Portuária, quanto a empresa declarada vencedora da licitação, deverão apresentar documentação necessária à Corte de Contas.

Durante sua participação na 10ª edição do Congresso de Direito Marítimo e Portuário, promovido pela Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), na quinta-feira (27), Pomini destacou a legitimidade no processo e acredita em resolução positiva.

“O porto está absolutamente seguro do procedimento licitatório adotado, tanto que já foi validado pela Justiça Federal e pelo próprio Tribunal de Contas. Agora, teve uma liminar recente que abriu uma nova discussão, mas ofereceu a possibilidade do por-



“O porto está absolutamente seguro do procedimento licitatório adotado, tanto que já foi validado pela Justiça Federal e pelo próprio Tribunal de Contas”, disse Anderson Pomini

to apresentar documentos para comprovar a regularidade e validade integral do certame. Assim como outros grandes projetos que

nós reestamos no Porto de Santos, nós demonstraremos regularidade e o processo retomará sua marcha natural”, avaliou.

Dragagem

A obra prevê o aprofundamento do canal de 15 para 16 metros. Segundo Pomi-

Divulgação



A obra prevê o aprofundamento do canal de navegação do porto de 15 para 16 metros. Segundo Pomini, a obra é aguardada há mais de 20 anos e beneficia operadores portuários

ni, a obra é aguardada há mais de 20 anos e beneficia operadores portuários. Com mais uma liminar, o processo segue suspenso e sem previsão de início das atividades, seguindo o rito processual da licitação.

“Nós temos elementos técnicos que serão reapresentados e estamos otimistas no sentido de que haverá um cancelamento desse contrato. Obviamente que isso impacta, atrapalha, e não podemos perder mais tempo”, concluiu.

Segundo a APS, o contrato com a Jan de Nul foi assinado em 12 de junho, no valor de R\$ 617 milhões. No entanto, a ordem de serviço não foi assinada por conta de uma liminar da Justiça. Segundo o edital, o contrato de cinco anos consta a execução de projetos, licenciamento ambiental antes da realização efetiva da obra.

TRANSPORTES | Portos

Antaq visita armadores em Santos para discutir logística de contêineres

Agenda técnica reuniu empresas de navegação, incluiu visitas a navios e terminais e abordou planejamento e regulação do transporte marítimo

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizou, entre 17 e 19 de agosto, uma agenda técnica com empresas

de navegação marítima em Santos (SP). A programação teve como foco a cadeia logística de contêineres, planejamento e questões regulatórias, além de visitas a navios e estruturas relacionadas à movimentação de cargas.

A iniciativa reuniu representantes da autarquia e dos chamados armadores, responsáveis pela operação comercial das embarcações

e pelo transporte marítimo de mercadorias entre portos e diferentes rotas.

Durante a agenda, técnicos da Antaq acompanharam etapas e processos da operação portuária e ouviram empresas sobre a dinâmica do setor. Segundo a agência, o contato direto com os agentes regulados permite ampliar a compreensão sobre os diferentes contextos envolvidos nas

atividades fiscalizadas e reguladas.

A programação também serviu para reunir informações sobre demandas e desafios enfrentados pelas empresas de navegação. A Antaq informou que a troca de experiências pode contribuir para o aprimoramento de normas, procedimentos e decisões da autarquia.

Além da escuta do setor, as empresas participantes

tiveram contato com aspectos técnicos relacionados à atuação da agência e aos temas regulatórios discutidos durante os encontros.

Armadores

No transporte marítimo de contêineres, os armadores atuam como transportadores marítimos e são responsáveis pela operação comercial dos navios e pelo deslocamento de cargas entre diferentes portos.

O armador pode ser proprietário da embarcação ou exercer o controle de sua operação por meio de diferentes modalidades de contratação. A atividade envolve a articulação com outros integrantes da cadeia logística, incluindo terminais portuários.

A agenda em Santos faz parte da estratégia de aproximação da Antaq com os agentes regulados e de acompanhamento das operações que integram o transporte aquaviário de cargas.

Divulgação



A ação reuniu representantes da Antaq e armadores, responsáveis pela operação comercial das embarcações e pelo transporte marítimo de mercadorias entre portos e diferentes rotas

APS inicia instalação de rede privativa 5G no Porto de Santos

Projeto prevê investimento de R\$ 31 milhões em três anos e busca ampliar conectividade e digitalização das operações portuárias

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Autoridade Portuária de Santos (APS) iniciou nesta terça-feira (25) a instalação de uma rede privativa 5G no Porto de Santos. O projeto integra o convênio Porto de Santos Conecta e prevê investimento de cerca de R\$31 milhões ao longo de

três anos para ampliar a infraestrutura de conectividade do complexo portuário.

A nova rede fixa 5G será implantada em áreas sob responsabilidade da APS e deverá aumentar a capacidade digital do porto, criando condições para a implementação de novas soluções e serviços voltados à modernização das operações.

Os trabalhos começaram pela margem direita do

Porto de Santos e incluem áreas como os edifícios administrativos do complexo da Presidência e regiões de cais do Valongo, Outeirinhos e Estuário.

Durante a execução das obras, poderão ocorrer interdições pontuais, ruídos e aumento da circulação de equipes e veículos nas áreas de intervenção. Segundo a APS, os serviços seguirão as normas de segurança e os locais afetados serão sina-

lizados.

A Autoridade Portuária orienta trabalhadores e usuários a respeitarem as áreas isoladas, facilitarem o acesso das equipes responsáveis pela instalação e comunicarem eventuais necessidades ou impactos provocados pelas intervenções.

Convênio

A implantação da infraestrutura é realizada por meio de

um convênio de cooperação técnica e financeira firmado entre a APS e a Fundação Parque Tecnológico Itaipu (Itaipu Parquetec).

O acordo prevê recursos de aproximadamente R\$ 31 milhões durante três anos para ampliar a conectividade do Porto de Santos. A expectativa é que a rede privativa forneça infraestrutura para aplicações digitais e novas tecnologias relacionadas à operação e à gestão portuária.

TRANSPORTES | Ferrovias

ANTT aprova edital definitivo da concessão ferroviária Minas-Rio

Projeto de 733 quilômetros será dividido em dois lotes e prevê recuperação, modernização e recapacitação da malha atualmente operada pela FCA

Estadão Conteúdo

A diretoria colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou nesta quinta-feira, 27, a versão definitiva do edital de concessão do corredor ferroviário Minas-Rio.

A modelagem prevê a transferência da operação atualmente realizada pela Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) para um futuro operador, que assumirá obrigações de manutenção, recuperação e modernização da infraestrutura. O vencedor deverá apresentar, em até dois anos após a assunção da malha, um plano de recapacitação, recuperação e



Divulgação

O primeiro lote compreende os trechos entre Iguatama (MG) e Barra Mansa (RJ), e o ramal entre Varginha (MG) e Lavras (MG). O segundo liga Barra Mansa a Angra dos Reis (RJ)

modernização da ferrovia.

O projeto abrange cerca de 733 quilômetros de extensão e será ofertado em dois lotes. O primeiro compreende os trechos entre Iguatama (MG) e Barra Mansa (RJ), além do ramal

entre Varginha (MG) e Lavras (MG), enquanto o segundo liga Barra Mansa a Angra dos Reis (RJ).

A diretoria também aprovou ajustes procedimentais no edital. Entre eles, mudanças nas regras

da etapa de viva-voz do leilão. Após debate entre os diretores, ficou definido que, havendo até três participantes, todos poderão seguir para a fase de lances verbais independentemente da diferença entre as propostas apresentadas. Acima desse número, será aplicado um critério de corte baseado em percentual de diferença em relação à melhor oferta.

Segundo a agência, as alterações têm caráter procedimental e não modificam elementos estruturais da modelagem econômica, jurídica ou técnica previamente analisada pelo TCU. Durante a reunião da diretoria colegiada, a agência também reconheceu o cumprimento integral das determinações e recomendações feitas pelo Tribunal de Con-

tas da União (TCU) para a modelagem do projeto.

O relator do processo, diretor Marcelo Fonseca, afirmou que o corredor Minas-Rio servirá como referência para futuros chamamentos públicos de autorização ferroviária. “Esse primeiro caso que se transforma num lead case, numa referência para todos os futuros que virão de chamamentos públicos para autorização.”

Segundo ele, o projeto representa uma inovação por tratar da exploração de trechos já existentes e anteriormente operados sob regime de concessão, diferentemente das autorizações ferroviárias já emitidas após a aprovação do novo marco regulatório, voltadas majoritariamente a projetos greenfield.

TRANSPORTES | Rodovias

Rota 2 de Julho terá 14 pontos de free flow e novas obras na Bahia

Concessão de 653,3 quilômetros prevê duplicações, faixas adicionais e investimentos após encerramento do contrato com a ViaBahia

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A nova concessão da Rota 2 de Julho, na Bahia, prevê 14 pontos de cobrança de pedágio pelo sistema free flow, além de obras de duplicação e ampliação da capacidade das rodovias. O projeto, que está em análise pelo Tribunal de Contas da

União (TCU), abrange 653,3 quilômetros das BR-116/BA e BR-324/BA e deve substituir a antiga concessão administrada pela ViaBahia.

O trecho concedido liga Salvador a Feira de Santana e segue até a divisa da Bahia com Minas Gerais. A área também inclui trechos dos anéis rodoviários de Feira de Santana e Vitória da Conquista.

A modelagem prevê um ciclo de investimentos de seis anos e chegou a considerar 356 quilômetros de

duplicações. O projeto, no entanto, passou por ajustes durante sua estruturação. Após a audiência pública realizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em 2025, foram retirados 58 quilômetros de duplicação e incluídos 24 quilômetros de faixas adicionais.

Também foram antecipadas intervenções consideradas prioritárias na BR-116, com o objetivo de melhorar as condições de circulação e ampliar a capacidade dos trechos de maior

demanda.

Uma das principais mudanças previstas na nova concessão é a adoção do sistema free flow. A tecnologia permite registrar a passagem dos veículos por meio de equipamentos instalados ao longo da rodovia, sem a necessidade de parada em praças convencionais de pedágio.

Ao todo, estão previstos 14 pontos de cobrança no trecho concedido. A implantação do modelo faz parte da nova estrutura de exploração da Rota 2 de Julho e

acompanha uma tendência de modernização dos sistemas de cobrança rodoviária.

As rodovias estaduais BA-526 e BA-528, que faziam parte da concessão anterior, foram retiradas da nova modelagem.

A nova estrutura foi planejada após o encerramento antecipado da concessão da ViaBahia, que administrava os trechos desde 2009. O contrato original abrangia cerca de 681 quilômetros das BR-116 e BR-324, além das rodovias estaduais BA-526 e BA-528.

TRANSPORTES | Aviação

Anvisa atualiza regras sanitárias para aeroportos e aeronaves

Resolução amplia exigências para aeroportos, empresas aéreas e terceirizadas em áreas como limpeza, água potável, alimentos, resíduos, climatização e controle de pragas

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) aprovou uma nova resolução que atualiza as regras de segurança sanitária em

aeroportos e aeronaves no Brasil. A norma substitui a regulamentação de 2003 e estabelece obrigações para administradoras aeroportuárias, companhias aéreas e empresas terceirizadas.

As regras abrangem qualidade da água, limpeza e desinfecção, gerenciamento de resíduos e efluen-

tes, controle de pragas, climatização e alimentação a bordo.

Entre as principais mudanças está a exigência de que aeroportos das classes III e IV e aeroportos designados adotem um Sistema de Gestão da Qualidade (SGQ) voltado à segurança sanitária. A mesma exigência vale para empresas aéreas regulares de passageiros que operam aeronaves com instalações sanitárias ou hidráulicas.

O sistema deverá incluir controle de documentos, treinamento, auditorias, qualificação de fornecedores e prestadores de serviços e procedimentos para identificar e corrigir falhas.

Os aeroportos deverão manter planos para o gerenciamento da água potável, limpeza e desinfecção, resíduos sólidos, efluentes sani-

tários e controle de pragas.

Nas aeronaves, as companhias aéreas deverão assegurar a qualidade da água oferecida aos passageiros e realizar a limpeza e desinfecção dos reservatórios. Também deverão manter procedimentos para verificar a potabilidade e adotar medidas corretivas em caso de suspeita de contaminação.

A alimentação servida a bordo também terá regras específicas. Alimentos refrigerados deverão chegar à aeronave a até 10°C, enquanto os alimentos quentes deverão ser recebidos a pelo menos 70°C. O transporte deverá evitar contato com resíduos ou outros materiais que possam contaminar os alimentos.

As companhias aéreas deverão manter um Plano de Gerenciamento de Lim-

peza e Desinfecção das aeronaves. Durante as escalas, deverá ser feita, no mínimo, a retirada de resíduos e a limpeza e desinfecção dos sanitários. Em pernoites, será necessária a limpeza de todas as superfícies e a desinfecção das áreas frequentemente tocadas.

Em situações envolvendo sangue, fezes, vômito, urina ou outros fluidos orgânicos, a limpeza e a desinfecção ou descontaminação deverão ser realizadas independentemente da duração da escala.

A Anvisa poderá solicitar documentos e informações, emitir notificações e determinar medidas corretivas. O descumprimento das regras poderá configurar infração sanitária.

A resolução entrará em vigor 150 dias após sua publicação.

Divulgação



O sistema deverá incluir controle de documentos, treinamento, auditorias, qualificação de fornecedores e prestadores de serviços e procedimentos para identificar e corrigir falhas

TRANSPORTES | Aeroportos

Jatinho sai da pista no Santos Dumont e provoca cancelamentos

Ocorrência não deixou feridos, mas suspendeu as operações no aeroporto do Rio e afetou também voos com origem ou destino em Congonhas

Estadão Conteúdo

Uma aeronave de pequeno porte saiu da pista durante o pouso no Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, na tarde desta quinta-feira, 27. Não houve feridos, segundo a Infraero.

O incidente ocorreu às 16h10. De acordo com a

administradora do aeroporto, o avião, de prefixo PS-VEE, derrapou e parou em uma área gramada. Estavam a bordo o piloto e um tripulante.

“O Plano de Emergência do Aeroporto foi acionado imediatamente e, no momento, as operações do aeroporto estão suspensas para remoção da aeronave que está na área gramada ao lado da pista”, informou a Infraero.

A ocorrência afetou também a operação do Ae-

roporto de Congonhas, na zona sul de São Paulo. Segundo a Aena, responsável pelo terminal, até as 19h49, 37 voos haviam sido cancelados, sendo 18 partidas e 19 chegadas com origem ou destino no Aeroporto Santos Dumont.

“A Aena recomenda que todos os passageiros com viagem programada para esta noite entrem em contato com as companhias aéreas para consultar a situação de seus voos.”

No Rio, 15 voos foram

desviados para o Aeroporto Internacional do Galeão e outros 53 foram cancelados.

Equipes do Corpo de Bombeiros também prestam apoio no local. Técnicos do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa) foram acionados e se dirigem ao aeroporto para iniciar as investigações sobre as causas da saída de pista.

Dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) sobre o registro da

aeronave mostram que o avião de prefixo PS-VEE é um Embraer EMB-500, de operação privada. A aeronave está registrada em nome da VEE One - Manutenção e Serviços Ltda., que consta como proprietária desde 3 de julho de 2026. O Estadão entrou em contato com a empresa e aguarda retorno.

O registro indica situação normal, certificado de aeronavegabilidade padrão e autorização para voo IFR noturno.

Sul Export debate gargalos e integração entre modais na Tríplice Fronteira

Painel em Foz do Iguaçu discutirá eficiência no transporte de cargas, concessão da Malha Sul e conexões com portos e recintos alfandegados

Da Redação
redacao.jotnal@redebenews.com.br

Os gargalos que dificultam o transporte de cargas entre Brasil, Paraguai e Argentina estarão no centro das discussões do Sul Export 2026, que será realizado nos dias 17 e 18 de setembro, em Foz do Iguaçu (PR). O evento reunirá representantes do setor de infraestrutura e logística para discutir alternativas para melhorar a integração entre rodovias, ferrovias, portos secos e portos da

região Sul. Um dos principais debates ocorrerá às 14h do dia 17, no painel “Multimodalidade e conectividade no setor de transportes”. A discussão terá como foco a eficiência logística na Tríplice Fronteira e os obstáculos que ainda afetam o fluxo de cargas, desde os recintos alfandegados até os corredores de acesso aos portos do Sul do país. Entre os temas está a concessão da Malha Sul, com discussões sobre investimentos para ampliar a capacidade operacional da ferrovia e eliminar gargalos urbanos que interferem no escoamento de cargas. A integração dos trilhos com rodovias e recintos alfandegados também será abordada como estratégia

para ampliar a eficiência dos corredores logísticos. A programação do primeiro dia do Sul Export 2026 também terá debates sobre concessões de hidrovias e serviços portuários na região Sul. O painel, marcado para as 11h15, discutirá experiências de concessões em andamento, modelos para atração de capital privado e investimentos relacionados à resiliência climática, dragagem e manutenção de calados. À tarde, antes do painel sobre multimodalidade, o evento terá uma discussão sobre as demandas do setor produtivo e o papel da região Sul no desenvolvimento econômico brasileiro. Entre os temas estão os custos logísticos, investimentos em portos

e recintos alfandegados, corredores multimodais e financiamento de grandes projetos. A programação também inclui um painel sobre estratégia, cadeia de suprimentos e sustentabilidade no setor naval. A discussão abordará projetos offshore, fornecimento de insumos e equipamentos, conteúdo local e sustentabilidade na indústria de óleo e gás. **Tríplice Fronteira** A localização de Foz do Iguaçu coloca a logística transfronteiriça como um dos principais eixos do evento. A movimentação de cargas na região depende da articulação entre diferentes modais e estruturas aduaneiras, especial-

mente diante da necessidade de ampliar a fluidez dos corredores que conectam o comércio exterior aos portos brasileiros. O segundo dia do evento será dedicado a visitas técnicas. A programação prevê uma visita ao Porto Seco de Foz do Iguaçu, operado pela Multilog, e uma visita à Itaipu Binacional, ainda sujeita a confirmação. O Sul Export 2026 integra a agenda do Grupo Brasil Export e será realizado no Bourbon Thermas Eco Resort. A programação começa no dia 17, às 8h30, com credenciamento e abertura, e segue até o fim da tarde com painéis sobre infraestrutura, logística, energia, sustentabilidade e setor naval.

PROGRAMAÇÃO SUL EXPORT 2026

17 SETEMBRO | QUINTA-FEIRA

08h30 Credenciamento e boas-vindas
09h00 Solenidade de abertura com autoridades presentes
10h00 Momento PIANC | Diretrizes da PIANC para eólicas offshore e sinergia com a NORMAM-303
Segurança da navegação e marcos regulatórios | Gargalos e adequação da infraestrutura aquaviária | Integração das cadeias de suprimentos do setor e ações para aperfeiçoar a logística de apoio à produção de energia eólica
Apresentação: Felipe Ribolla Masetti, Technomar Engenharia
Moderação: Jacqueline Wendpap, Diretora-Executiva do Instituto Praticagem do Brasil
Debatedores: Marcello Cabral, Diretor de Novos Negócios da ABEEólica; Rodolfo Gonçalves, CEO da JB Energy; Demais participantes a confirmar
11h00 Intervalo
11h15 Painel: Desafios para o desenvolvimento e concessão de hidrovias e serviços nos portos da região Sul
Análise das experiências de concessões já em andamento na região Sul | Modelagem de concessões e caminhos para melhorar a atração de capital privado | Boas práticas voltadas a temas como resiliência climática, dragagem estruturante e manutenção de calados
Apresentação: Cristiano Della Giustina, Diretor de Planejamento da INFRA S/A
Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News
Debatedores: Osmari de Castilho Ribas, Diretor Superintendente Administrativo da Portonave; Demais debatedores a confirmar
12h30 Encerramento do período da manhã
14h00 Painel: Multimodalidade e conectividade no setor de transportes
Gargalos a serem superados e ações para aumentar a eficiência operacional na logística transfronteiriça, incluindo a Tríplice Fronteira e os portos secos da região | Otimização da concessão da Malha Sul, investimentos em capacidade operacional e eliminação de gargalos urbanos no escoamento até os portos do Sul do País | Multimodalidade e boas práticas para a articulação entre rodovias, ferrovias e recintos alfandegados
Moderação: Bruno Merlin, Diretor de Comunicação do Grupo Brasil Export
Debatedores: Celso Gallegario, Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas

de Foz do Iguaçu (Sindifoz); Djalma Vilela, Presidente da Multilog; Lucas Ataliba, Diretor de Integração de Modais da Secretaria de Estado de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina. Demais debatedores a confirmar
15h00 Painel: Demandas do setor produtivo e o protagonismo da região Sul para o desenvolvimento econômico do Brasil
Competitividade dos grandes embarcadores da região e ações para redução dos custos logísticos no Sul | A importância de investimentos em portos e recintos alfandegados para evitar desabastecimento ou sobrecustos | O papel das entidades de classe para alinhar investimentos privados com planos governamentais ligados à logística, criando corredores multimodais integrados | Financiamento de grandes projetos e atração de capital externo
Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News
Debatedores: Beto Martins, CEO da Fertilisanta; Rodrigo Buffara Farah, CEO da Cotriguaçu Cooperativa Central; Demais debatedores a confirmar
16h00 Intervalo
16h30 Painel: Estratégia, cadeia de suprimentos e sustentabilidade no setor naval da região Sul
Desenvolvimento de projetos offshore e planejamento estratégico para o setor naval no Brasil | Desafios e oportunidades da cadeia de fornecimento de insumos e equipamentos para o setor naval | Conteúdo local e sustentabilidade na indústria de óleo e gás
Moderação: Núria Bianco, Diretora de Inteligência de Mercado do Grupo Brasil Export
Debatedores: Marcelo De Carvalho Bonniard, Gerente Geral de Estratégia de Contratação da Petrobras; Thiago de Oliveira Castro, Diretor de Negócios e Projetos Offshore da Technit; Demais debatedores a confirmar
17h15 InfraESG | Corredores logísticos sustentáveis
18h00 InfraJur | Encontro de Direito de Infraestrutura de Transportes, Energia e Mineração
18h45 Encerramento

18 SETEMBRO | SEXTA-FEIRA

09h15 Saída do transporte oficial do Bourbon Thermas Eco Resort
10h00 Visita ao Porto Seco Foz do Iguaçu – Multilog
14h30 Visita à Itaipu Binacional (a confirmar)
16h30 Retorno ao Bourbon Thermas Eco Resort

MINERAÇÃO

CMN reforça crédito para minerais críticos e cadeia de fertilizantes

Juros de financiamentos para minerais estratégicos caem a 3% ao ano, enquanto empresas de fertilizantes passam a ter acesso também a capital de giro

Estadão Conteúdo

O Conselho Monetário Nacional (CMN) ampliou o acesso da cadeia de fertilizantes ao crédito no Plano Brasil Soberano e reduziu os juros para financiamentos das empresas de minerais críticos. A medida foi deliberada em reunião extraordinária do colegiado, reali-

zada nesta quinta-feira (27) e publicada na resolução 5.3336/2026. Na prática, os ajustes alteram a resolução anterior 5.292/2026, que previa as normas e condições dos financiamentos no âmbito do Brasil Soberano — plano de apoio do governo com crédito para empresas afetadas pelo tarifaço dos Estados Unidos, pela guerra no Oriente Médio e pelas questões geopolíticas.

No setor de fertilizantes, o colegiado permitiu o acesso de empresas que atuam na fabricação de adubos e

fertilizantes, na fabricação de intermediários para fertilizantes e na extração de minerais para fabricação de adubos, fertilizantes e outros produtos químicos a capital de giro no âmbito do Brasil Soberano. Até então, o crédito para indústria de fertilizantes estava restrito a financiamentos para aquisição de bens de capital e para investimento. “A mudança acompanha o ciclo financeiro do setor, que paga as importações de insumos no desembarque e recebe as vendas ao produtor rural conforme o calendário

agrícola”, disse o Ministério da Fazenda em nota à imprensa.

A mudança já havia sido anunciada pelo vice-presidente, Geraldo Alckmin, na última terça-feira (25), durante o 13º Congresso Brasileiro de Fertilizantes, em São Paulo (SP). Alckmin afirmou que o programa Brasil Soberano 3 terá R\$ 4 bilhões destinados especificamente ao financiamento de empresas do setor de fertilizantes.

O CMN também prorrogou o prazo para protocolo de pedidos de financiamento por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) por 12 meses, até 31 de dezembro de 2027.

Na resolução desta quinta-feira, o CMN alterou ainda os juros cobrados nos financiamentos contratados por empresas que atuam em atividades industriais e tecnológicas na cadeia de minerais críticos e estratégicos. As taxas foram reduzidas para ara 3,0% ao ano devido a título de remuneração da fonte de recursos

nos financiamentos de aquisição de bens de capital e de investimento. Atualmente, os encargos aplicados nessas modalidades são de 8,0% ao ano e 6,5% ao ano. “A medida busca estimular o adensamento das etapas de beneficiamento, refino e transformação no País”, disse a Fazenda na nota.

O Ministério da Fazenda esclareceu na nota que a definição das empresas elegíveis ao Plano Brasil Soberano cabe a ato conjunto do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e do Ministério da Fazenda. A relação de setores beneficiários consta em portaria interministerial. “As medidas ampliam o alcance do apoio aos setores atingidos pela elevação das tarifas norte-americanas sobre produtos exportados pelo Brasil e por outros efeitos da instabilidade internacional, com o objetivo de preservar a atividade produtiva e a geração de emprego e renda”, avaliou a Fazenda.

Divulgação



O CMN alterou ainda os juros cobrados nos financiamentos contratados por empresas que atuam em atividades industriais e tecnológicas na cadeia de minerais críticos e estratégicos

Expectativa com Fed sustenta cautela e ouro fecha em alta

Metal precioso avançou 0,23% nesta quinta-feira, enquanto o mercado se divide entre juros elevados nos EUA e busca de proteção contra a desvalorização monetária

Estadão Conteúdo

O contrato mais líquido do ouro fechou em leve alta nesta quinta-feira, 27, com

o mercado em expectativa pelas sinalizações no Simpósio de Jackson Hole para o futuro da política monetária do Federal Reserve (Fed, o banco central norte-americano). Na sexta-feira, 28, as declarações do presidente do Fed, Kevin Warsh, deverão esclarecer pontos que ficaram em aberto após sua última coletiva, com impactos relevantes nos ativos.

Na Comex, divisão de

metais da New York Mercantile Exchange (Nymex), o ouro para dezembro encerrou em alta de 0,23%, a US\$4 653,30 por onça-troy.

A prata para dezembro avançou 2,06%, a US\$70,239 por onça-troy.

O mercado permanece dividido entre as expectativas de taxas de juros mais altas nos EUA — o que pressionaria ativos que não geram rendimento, como o

ouro — e as preocupações com a dívida americana.

Embora taxas mais elevadas possam afetar os preços do ouro, o potencial de queda parece limitado, uma vez que a estratégia de proteção contra a desvalorização monetária continua atraindo compras por parte dos investidores, segundo analistas do ANZ. Essa estratégia consiste em comprar ativos que se espera

que mantenham seu valor diante do enfraquecimento do dólar e de outras moedas fiduciárias.

O ouro agora precisa se recuperar acima de US\$4.680 a onça para se estabilizar, enquanto a incapacidade de sustentar o patamar de US\$ 4.640-4.650 poderia abrir caminho para uma correção mais profunda em direção a US\$ 4.620, segundo o Sucden Financial.

PETRÓLEO E GÁS

TotalEnergies e Petrobras vencem leilão spot de petróleo da PPSA

Foram ofertados oito lotes, com cargas dos campos de Búzios e de Atapu. Quatro deles, no entanto, não foram arrematados e serão novamente disponibilizados em setembro

Divulgação / PPSA

Estadão Conteúdo	ga de 1 milhão de barris do FPSO Almirante Tamandaré, com previsão de carregamento entre outubro e dezembro de 2026. Já o lote 2 contempla uma carga de 1 milhão de barris, porém oriunda do FPSO Almirante Barroso, com previsão de carregamento no mesmo período. O lote 7 é composto de duas cargas de 1 milhão de barris cada, das plataformas P-78 e P-79, com previsão de carregamento entre novembro e dezembro de 2026. O lote 4, arrematado pela Petrobras, é de uma carga de 900 mil barris do campo de Atapu, produzido pela P-70. A previsão de carregamento é para o início de novembro. “Os volumes dos lotes foram modificados em relação ao anunciado inicialmente por questões de logística nos FPSOs”, informou a PPSA
A TotalEnergies e a Petrobras foram as grandes vencedoras do 8º leilão spot de petróleo da União, promovido pela Pré-Sal Petróleo (PPSA) na quarta-feira, 26. Foram ofertados oito lotes, com cargas dos campos de Búzios e de Atapu. A TotalEnergies arrematou os lotes 1, 2 e 7, enquanto a Petrobras venceu o lote 4. Os lotes 3, 5, 6 e 8, todos com cargas de Búzios, não foram arrematados e serão novamente ofertados em setembro. Segundo a PPSA, os lotes arrematados pela TotalEnergies são todos referentes à produção do campo de Búzios. O lote 1 é de uma car-	em nota. “As ofertas de preço foram referenciadas pelo Brent datado e abertas em



A TotalEnergies arrematou os lotes 1, 2 e 7, enquanto a Petrobras venceu o lote 4

tempo real durante reunião realizada com a participação de representantes das empresas proponentes”, acrescentou a estatal que representa a União nos contratos de partilha de produção.

Justiça suspende imposto de exportação

Juiz do DF concedeu liminar para interromper cobrança de 12% sobre o petróleo

Estadão Conteúdo	Câmara concedeu liminar nesta quinta-feira, 27, para suspender a cobrança do Imposto de Exportação de petróleo, de 12%. A ação foi movida pela Associação Brasileira de Empresas de Exploração e Produção de Petróleo e Gás (ABEP). De acordo com a peça, a medida provisória que criou o imposto perdeu a validade sem ser votada pelo Congresso. Dessa forma, os parlamentares teriam demonstrado ser contra a perpetuação da cobrança. “De maneira que aquele diploma perdeu sua eficácia a partir de 09/07/2026, sendo posteriormente ratificado o encerramento de sua vigência, na forma do Ato Declaratório do Presidente da Mesa n.º 62, de 16/07/2026. Destarte, no presente caso, a mim me parece que houve expressa posição do Congresso Nacional no sentido de não garantir a perpetuação da eficácia da medida provisória instituidora da cobrança do imposto de exportação”, escreveu.
O juiz da 17ª Vara Federal do Distrito Federal Diego	

Pré-sal: Campo de Búzios bate recorde

Em julho, foram exportados em média 10,8 milhões de metros cúbicos de gás por dia

Estadão Conteúdo	pré-sal, atingiu em julho um recorde de exportação média de gás natural de 10,8 milhões de metros cúbicos por dia (m³/d), superando pela primeira vez a marca de 10 milhões de m³/d em um mês, informa a Petrobras em nota. O resultado também veio acompanhado de um novo recorde diário: em 6 de agosto, a exportação chegou a 14,1 milhões de m³/d, acima do pico anterior de 13,9 milhões de m³/d, registrado em julho. O recorde mensal anterior era de março de 2026, com 9,1 milhões de m³/d. Em julho de 2024, a exportação média diária do campo era de 4,7 milhões de m³/d, segundo dados divulgados pela companhia.
O campo de Búzios, no	

EMPREGO | Opinião

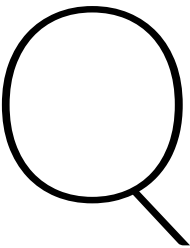


PATRÍCIA LIA BRENTANO
Executiva de Portos, Logística e Transporte Marítimo

opinioao@portalbenews.com.br

LOGÍSTICA

Pessoas: a infraestrutura invisível dos portos



Estive recentemente em um restaurante mexicano chamado Los Tacos. Salão cheio, equipe aparentemente qualificada, tecnologia e processos bem definidos. Como cliente, a impressão era de uma operação eficiente. Como profissional de logística, porém, comecei a observar o fluxo: onde os pedidos se acumulavam, onde havia espera, em que momento uma informação deixava de circular e quais pequenos gargalos poderiam ser eliminados. Não precisei conhecer o sistema ou a gestão do restaurante para perceber que havia espaço para melhorar.

Foi quando pensei nos portos.

Estamos vivendo um momento em que praticamente toda discussão sobre produtividade passa pela tecnologia. Automação, inteligência artificial, equipamentos autônomos, operação remota, eletrificação e digitalização já fazem parte da realidade de grandes terminais pelo mundo. E é evidente que o Brasil não pode ficar distante dessa transformação.

O problema começa quando confundimos tecnologia com solução.

O Brasil é uma economia emergente, com legislação trabalhista própria, infraestrutura desigual, diferentes níveis de qualificação profissional e uma realidade operacional bastante particular. Uma solução extremamente eficiente em um terminal na China, em Cingapura ou na Holanda pode não produzir o mesmo resultado aqui sem adaptações. Antes de importar a tecnologia, precisamos entender o contexto em que ela será aplicada.

Um exemplo são os equipamentos operados remotamente. Em alguns dos maiores portos do mundo, essa tecnologia representa ganhos importantes de segurança e automação. No Brasil, entretanto, as regras de segurança, a necessidade de segregação de áreas, as relações de trabalho e o próprio desenho dos terminais podem exigir outras soluções. O mesmo vale para a eletrificação: um equipamento elétrico pode trazer enormes benefícios ambientais, mas isso não significa, necessariamente, que fará mais movimentos por hora. Sustentabilidade e produtividade são objetivos importantes, mas não são sinônimos.

Talvez, por isso, antes de discutirmos qual será a próxima tecnologia a chegar aos nossos terminais, devêssemos olhar para dois pilares que estão muito mais ao nosso alcance: pessoas e processos.

Começo pelas pessoas.

Há cerca de duas décadas, quando os terminais brasileiros começaram a implantar sistemas operacionais cada vez mais sofisticados, uma parcela importante do potencial dessas ferramentas não conseguia ser plenamente aproveitada. Havia investimento, tecnologia e sistemas capazes de fazer muito mais, mas faltava, em muitos casos, a capacitação necessária para que os profissionais extraíssem deles todo o potencial.

Um dos exemplos mais evidentes era o inglês. Sistemas, manuais e treinamentos chegavam frequentemente nesse idioma, e muitos operadores não tinham domínio suficiente para utilizá-los plenamente. A tecnologia estava dentro do terminal, mas uma barreira de conhecimento limitava o resultado do investimento.

Hoje, a inteligência artificial talvez esteja reduzindo significativamente essa barreira. Podemos traduzir uma instrução em segundos, interpretar

documentos e acessar informações em diferentes idiomas com uma facilidade que não existia há vinte anos.

Mas será que resolvemos o problema da capacitação?

Tenho minhas dúvidas.

Porque talvez estejamos diante de uma questão ainda mais básica: a capacidade de compreender aquilo que está sendo apresentado.

Não basta conseguir traduzir uma informação, se não conseguimos interpretá-la. Não basta ter acesso a dados se não sabemos relacioná-los. Não basta um sistema apontar uma anomalia, se o profissional não tiver conhecimento para entender sua relevância e decidir o que fazer a partir dela.

Essa discussão começa muito antes da formação profissional. Precisamos de uma educação básica capaz de desenvolver leitura, interpretação, raciocínio lógico e capacidade de análise. Um profissional que chega ao mercado sem conseguir compreender adequadamente um texto terá dificuldades não apenas para operar uma tecnologia sofisticada, mas para tomar decisões em qualquer ambiente complexo.

É por isso que a capacitação das pessoas precisa ser tratada como parte da infraestrutura da nossa logística. Não podemos pensar apenas em formar operadores capazes de executar procedimentos. Precisamos formar profissionais capazes de compreender a operação, interpretar dados, utilizar tecnologia, questionar informações, resolver problemas e entender como suas decisões afetam toda a cadeia logística.

O profissional do porto do futuro não será necessariamente aquele que sabe operar a máquina mais moderna. Será aquele que consegue compreender o sistema no qual essa máquina está inserida.

E isso exige uma mudança de perspectiva. Capacitar não pode significar apenas ensinar alguém a utilizar uma ferramenta. Significa desenvolver a capacidade de aprender continuamente, porque a tecnologia continuará mudando, os sistemas serão substituídos e as funções também serão transformadas.

A inteligência artificial pode, inclusive, tornar esse processo ainda mais importante. Se as máquinas passam a executar tarefas cada vez mais complexas, o diferencial humano deixa de estar apenas na execução e passa a estar na capacidade de interpretar, decidir, questionar e criar.

Talvez esse seja um dos grandes desafios dos portos brasileiros: não apenas trazer para dentro dos terminais a tecnologia que já existe no mundo, mas preparar as pessoas para que essa tecnologia produza, de fato, o resultado que esperamos dela.

Porque investir em tecnologia, sem investir em pessoas, é correr o risco de ter equipamentos de primeiro mundo operados por profissionais que não conseguem extrair deles todo o seu potencial.

E, no final, a pergunta talvez não seja quanto de tecnologia conseguiremos colocar dentro dos nossos portos, mas quanto de capacidade conseguiremos desenvolver nas pessoas que fazem esses portos funcionar.

Na próxima parte, falaremos sobre processos.

Patrícia Lia Brentano escreve quinzenalmente para o BE News

FINANÇAS

Ibovespa tem leve alta em dia de cautela e poucos catalisadores

Avanço na sessão desta quinta-feira foi de 0,31%, na faixa dos 175 mil pontos. Segundo operadores e analistas, o mercado não abre mão de posições defensivas neste momento

Estadão Conteúdo

O Ibovespa tocou máximas no fim do pregão desta quinta-feira, na faixa dos 175 mil pontos, mas oscilou

de forma tímida (+0,31%, aos 175.135,41 pontos), em dia marcado pelo compasso de espera dos investidores por catalisadores que justifiquem o aumento de exposição a ativos de risco. Na avaliação de operadores e analistas, o mercado segue cauteloso, sem abrir mão de posições defensivas.

“A bolsa tinha um pregão pior no começo do dia, fundamentalmente por conta de Petrobras, que passou a subir forte por conta dos preços do petróleo”, afirma Bruno Perri, economista-chefe e sócio-fundador da Forum Investimentos. “Outras empresas de commodities também passaram a

subir, então a gente vê hoje altas na Vale, na Gerdau. E, fundamentalmente, são esses papéis que dão sustentação ao índice.”

No caso da Petrobras, os investidores também acompanharam a decisão da Justiça do Distrito Federal de suspender o imposto de exportação de petróleo. As ações da estatal negociadas na B3 foram na mesma direção dos ADRs listados em Nova York.

Como uma das empresas mais valiosas do mundo, a Nvidia ajudou a levar recursos dos alocadores para Nova York, em um movimento de “rotação” das carteiras. A ação da companhia disparou no pregão americano de hoje, em alta de 9%, mesmo desempenho do BDR da companhia negociado na B3.

“Nvidia, com o resultado financeiro muito bom e superando as expectativas, sem dúvida está puxando os recursos para o setor de tecnologia”, afirma Rodrigo Alvarenga, sócio da One. “O mercado esperava uma desaceleração mais forte da receita e não foi o que aconte-

ceu. Ainda vamos ver muitos recursos sendo direcionados para IA.”

Cenário internacional

A despeito do movimento favorável da bolsa nas sessões mais recentes, os investidores seguem de olho nos desdobramentos no cenário internacional, em que os sinais dúbios de trégua nos conflitos entre EUA e Irã seguem impulsionando os preços do petróleo e o risco inflacionário nas economias globais.

A isso se somam as crescentes preocupações na frente fiscal brasileira, com a campanha eleitoral já em curso e poucas indicações pragmáticas de como conduzir a agenda fiscal brasileira a partir do ano que vem.

“Nenhum dos candidatos deram direção do que realmente vão fazer”, afirma Ricardo Modé, diretor de investimentos da Etti Partners. “Ninguém parece estar com uma agenda tão fiscalista e precisaremos de algum remédio para o Brasil financiar uma dívida cada vez mais alta.

Divulgação / B3



As ações da Petrobras negociadas na B3 foram na mesma direção dos ADRs listados em Nova York

Dólar sobe timidamente e vai a R\$ 5,16

Em dia negativo para divisas emergentes, a alta da moeda norte-americana foi de 0,20%

Estadão Conteúdo

Após oscilar ao redor da estabilidade nas primeiras horas do pregão, o dólar se firmou em alta frente ao real no fim da manhã, acompanhando o avanço da moeda americana em relação a divisas emergentes, em especial latino-americanas.

Operadores não identificaram um gatilho específico para a dinâmica global

do mercado de câmbio, mas ponderam que o ambiente é de cautela na véspera de discurso do presidente do Federal Reserve (Fed, o banco central norte-americano), Kevin Warsh, no Simpósio de Jackson Hole - um evento que pode mexer com as apostas em torno da política monetária americana.

Com máxima de R\$5,1756, no início da tarde, o dólar à vista terminou o dia em alta de 0,20%, a R\$ 5,1620, passando a acumular ganhos de 0,33% na semana. A moeda norte-a-

mericana exibe valorização de 1,81% em agosto, após baixa de 1,79% em julho. No ano, as perdas são de 5,96%.

O especialista em câmbio Nicolas Gomes, da Manchester Investimentos, avalia que a persistência da inflação nos EUA, ao lado da postura da nova liderança do Fed, eleva as incertezas sobre o rumo dos juros. “Isso mina um pouco as moedas de países emergentes. As atenções estão todas voltadas ao Simpósio de Jackson Hole”, afirma Gomes.

As taxas dos Treasuries

subiram nesta quinta-feira em meio ao avanço dos preços do petróleo, que interrompeu uma sequência de três pregões de queda. Além do impasse nas negociações para a reabertura total do Estreito de Ormuz, há recrudescimento do conflito entre Rússia e Ucrânia.

O contrato do Brent para novembro fechou em alta de 1,82%, a US\$ 88,52. Termômetro do comportamento do dólar em relação a uma cesta de seis moedas fortes, o índice DXY andou de lado à tarde, por volta

dos 99,150 pontos.

A especialista Viviane de Las Casas, da Valor Investments, pondera que, embora ainda amparado no curto prazo pelo “carry elevado” e pela entrada de recursos pelo comércio exterior, o real pode sofrer com a combinação de eventual alta de juros nos EUA com cortes adicionais da taxa Selic.

“O diferencial de juros pode fechar simultaneamente pelos dois lados, diminuindo uma das principais proteções do real”, afirma a especialista.

COMUNICAÇÃO & MARKETING | Opinião



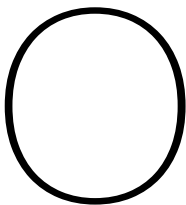
JOÃO FORTUNATO
Consultor especialista em Media Training
e Gestão de Crise e professor universitário

opinioao@portalbenews.com.br

COMUNICAÇÃO

O mercado agora sabe tudo

Quando o “mercado” se transforma em fonte privilegiada da imprensa, previsões e interesses particulares correm o risco de ser apresentados ao público como fatos econômicos



mercado agora sabe tudo! Arrisca palpites sobre a inflação, o valor do dólar, a dívida pública, os juros fixados pelo Banco Central e até sobre os investimentos sociais do governo, independentemente de serem destinados à saúde, à educação ou ao combate à fome. É só perguntar que o mercado responde. E, não raro, para apontar erros do governo ou, pior, para fazer previsões que muitas vezes não se confirmam.

Apesar de tudo isso, o chamado mercado financeiro transformou-se em fonte privilegiada e, em determinados momentos, praticamente única, de parte importante da imprensa econômica brasileira, que passou a funcionar como sua caixa de ressonância.

É difícil dizer quando essa “chave” virou. Até meados da década de 1990, pelo menos, as fontes consultadas pela imprensa eram, em boa medida, instituições especializadas em produzir e interpretar dados. Quando o tema era inflação, os jornalistas recorriam aos técnicos da Fipe — Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas. O seu Índice de Preços ao Consumidor (IPC-Fipe), criado muito antes e tradicional na medição do custo de vida na cidade de São Paulo, era uma referência para acompanhar a evolução dos preços. A metodologia parte de preços efetivamente coletados no mercado, e não de palpites formulados em salas de reunião.

Quando o assunto era desemprego e as transformações do mercado de trabalho, outra fonte tradicional era o DIEESE, em parceria com a Fundação Seade. A Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED) acompanhou durante décadas a realidade do mercado de trabalho, particularmente na Região Metropolitana de São Paulo, produzindo indicadores que permitiam compreender não apenas o número de desempregados, mas também as características e transformações desse mercado.

A imprensa também repercutia essas informações junto aos

sindicatos e às centrais sindicais, sem deixar de ouvir as entidades patronais, como Fiesp, Fecomercio, Associação Comercial e Sociedade Rural Brasileira, entre outras. Muitas delas mantinham departamentos econômicos que analisavam os dados oficiais e apresentavam suas próprias interpretações.

Havia, portanto, um esforço para ouvir diferentes lados. O cidadão recebia informações produzidas por instituições que tinham métodos, pesquisas e séries históricas para sustentar suas análises. Cabia ao jornalista confrontar essas informações, contextualizá-las e apresentá-las ao público. Não se tratava de eliminar a opinião, mas de separá-la do fato. O cenário mudou.

Hoje, o economista-chefe de um banco, de uma corretora, de uma gestora de recursos ou de uma fintech pode se transformar, da noite para o dia, em fonte recorrente de jornais, revistas, sites e telejornais. Suas projeções sobre inflação, juros, câmbio, dívida pública e atividade econômica são reproduzidas com enorme destaque. Mas de onde vêm os dados que sustentam essas previsões?

Nem sempre isso fica claro para o leitor. Muitas vezes, a informação aparece simplesmente atribuída ao “mercado” ou a “analistas ouvidos pela reportagem”, sem que se explique suficientemente qual é a metodologia utilizada, quais dados foram considerados ou quais interesses econômicos estão relacionados à instituição à qual pertence o entrevistado.

Não há nada de errado em ouvir o mercado. O problema está em transformá-lo em uma espécie de oráculo econômico.

Uma instituição financeira tem, evidentemente, interesses legítimos e uma determinada visão sobre a economia. Um gestor de investimentos precisa acompanhar juros, inflação, câmbio, dívida pública e decisões do Banco Central porque esses fatores afetam diretamente seus negócios. O problema surge quando essa visão ►

NÃO HÁ NADA DE ERRADO EM OUVIR O MERCADO. O PROBLEMA ESTÁ EM TRANSFORMÁ-LO EM UMA ESPÉCIE DE ORÁCULO ECONÔMICO

COMUNICAÇÃO & MARKETING | Opinião

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 20

O PROBLEMA NÃO É OUVIR O MERCADO. É OUVIR APENAS O MERCADO. O PROBLEMA NÃO É O JORNALISTA APRESENTAR UMA PREVISÃO DE INFLAÇÃO FEITA POR UM ECONOMISTA DE UMA INSTITUIÇÃO FINANCEIRA. É DEIXAR DE INFORMAR AO LEITOR QUE AQUELA É UMA PREVISÃO, E NÃO UM FATO

particular passa a ser apresentada ao público como se fosse a única leitura possível da realidade econômica. E há algo ainda mais curioso.

Para boa parte desses analistas, a explicação para os problemas econômicos brasileiros parece obedecer quase sempre ao mesmo roteiro: o Governo arrecada mal, gasta demais, a máquina pública é inchada, os investimentos sociais são excessivos e é preciso cortar despesas. Benefícios sociais são frequentemente classificados como gastos; investimentos públicos podem ser tratados como despesas; e políticas destinadas à população de baixa renda são, não raro, qualificadas como “eleitoreiras”.

Mas, quando se fala em gasto público, não seria necessário olhar para todo o orçamento? É preciso também discutir os incentivos e subsídios concedidos a diferentes setores da economia, inclusive aqueles que já não apresentam a mesma justificativa que tiveram quando foram criados. É preciso examinar os gastos tributários, os benefícios fiscais, as despesas financeiras e, igualmente, o volume de recursos destinado às emendas parlamentares.

Em vez disso, muitas vezes a discussão concentra-se quase exclusivamente nos gastos que o Governo executa diretamente, como se fossem eles os únicos responsáveis pelo desequilíbrio das contas públicas. O problema não está em defender responsabilidade fiscal. Ela é necessária. O problema está em transformar uma determinada interpretação sobre responsabilidade fiscal em verdade absoluta, sem apresentar ao leitor o conjunto completo das informações.

E aqui está uma das questões centrais do jornalismo econômico contemporâneo: quem define quais dados são importantes e quais vozes devem interpretá-los?

O Dieese continua produzindo pesquisas e análises próprias. Sua Pesquisa Nacional da Cesta Básica de Alimentos, por exemplo, acompanha mensalmente os preços de alimentos em 27 capitais e permite avaliar o impacto da inflação sobre o orçamento do trabalhador. Em junho de 2026, a pesquisa registrou alta do custo da cesta em 17 capitais e queda em outras dez.

São informações que ajudam a enxergar a economia a partir de outro ponto de vista: o do cidadão que vai ao supermercado, paga aluguel, transporte, escola, remédios e contas domésticas.

Não substituem os indicadores produzidos por outras instituições. Muitas vezes, complementam. É justamente isso que deveria fazer o jornalismo.

Ao abandonar fontes tradicionais, institutos de pesquisa, universidades, entidades de trabalhadores, organizações empresariais e especialistas de diferentes correntes para ouvir predominantemente um único segmento (eivado, por definição, de interesses próprios), a imprensa corre o risco de produzir uma narrativa econômica parcial.

O problema não é ouvir o mercado. É ouvir apenas o mercado. O problema não é o jornalista apresentar uma previsão de inflação feita por um economista de uma instituição financeira. É deixar de informar ao leitor que aquela é uma previsão, e não um fato. É não explicar quais são suas premissas. É não a confrontar com outras projeções. É não voltar ao assunto quando a previsão não se confirma.

Previsões econômicas fazem parte da economia. Errar também faz parte. O que não deveria fazer parte do jornalismo é transformar previsões em fatos consumados ou permitir que interesses de um determinado segmento sejam apresentados como se fossem o retrato neutro da realidade. O jornalismo deveria voltar a desempenhar seu papel essencial: apurar, confrontar, contextualizar e explicar.

A imprensa não precisa entregar ao público uma opinião pronta. Precisa entregar informação suficiente para que cada cidadão possa formar a sua própria opinião. Quando o jornalismo deixa de cumprir essa função e passa a entregar uma interpretação já formatada, embalada e pronta para consumo, ele deixa de ser apenas transmissor de informação. Torna-se participante ativo da construção da narrativa.

E é justamente aí que mora o perigo. Porque, quando todos os caminhos levam à mesma fonte, talvez não seja mais jornalismo econômico. Talvez seja apenas o mercado falando e a imprensa repetindo.

João Fortunato escreve para o BE News semanalmente

JUSTIÇA

Produtora de Dark Horse pede que inquérito de SP vá para o STF

Segundo a defesa, a apuração sobre fraude em contrato com a prefeitura teria como objetivo final investigar se o longa foi financiado pelo banqueiro Daniel Vercaro

Estadão Conteúdo

Os advogados de Karina Ferreira da Gama, dona da produtora Go Up Entertainment, responsável pelas filmagens de “Dark Horse”, filme sobre Jair Bolsonaro (PL), pediram ao ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça que a investigação sobre supostas fraudes em contratos com a Prefeitura de São Paulo seja suspensa ou remetida ao Supremo.

A defesa argumenta que a apuração estadual teria como objetivo final investigar se o longa foi financiado pelo banqueiro Daniel Vercaro, dono do Banco Master.

No dia 1º de junho, a Polícia Civil desencadeou a Operação Wi-Fi para investigar a suspeita de fraude em uma licitação da Prefeitura de São Paulo, no valor de R\$ 108 milhões, vencida pelo Instituto Conhecer Brasil (ICB). O instituto é uma ONG de propriedade de Karina Ferreira da Gama. Ela e a Prefeitura negam irregularidades.

Na ocasião, a Polícia Ci-

vil requisitou à Justiça acesso às análises do Conselho de Controle das Atividades Financeiras (Coaf) sobre as movimentações financeiras feitas pelo ICB, pela Go Up e por Karina. Entre as hipóteses investigadas, está a de que parte dos recursos possa ter ido parar nos cofres da Go Up durante o tempo em que o filme “Dark Horse” foi produzido.

Suspensão imediata

Os advogados de Karina reforçaram ao ministro André Mendonça que a principal reivindicação da defesa é a suspensão imediata do inquérito da Operação Wi-Fi,

conduzido pela 2ª Delegacia de Investigações sobre Crimes contra a Administração do Departamento de Polícia de Proteção à Cidadania (DPPC).

O filme “Dark Horse” teve mais de 90% de seu orçamento bancado com recursos do banqueiro Daniel Vercaro. O financiamento secreto foi tratado entre o candidato à Presidência Flávio Bolsonaro (PL) e o banqueiro mesmo depois da prisão de Vercaro por fraudes bilionárias, em novembro de 2025, segundo mensagens encontradas pela Polícia Federal em um dos celulares do banqueiro.

Os advogados de Kari-

na argumentam ao ministro que “a investigação de primeiro grau tem como verdadeiro objeto: a aplicação de recursos financeiros por parte do banqueiro Daniel Vercaro no financiamento do filme Dark Horse”.

“Tal objeto atrai a competência absoluta desse Supremo Tribunal Federal. E isso pois, em verdade, tais fatos já estão sendo apurados no âmbito dos presentes autos (Inquérito nº 5.070/DF), sendo, ainda, fatos conexos com as investigações realizadas no Inquérito nº 5.026/DF, ambos de relatoria do Exmo. Min. André Mendonça”, pontuam os advogados.

Suspeitas

Os defensores afirmam que o próprio delegado responsável pela investigação deixou claro que a apuração busca identificar a origem do financiamento privado de “Dark Horse”. Segundo a defesa, o delegado escreveu que seria necessário descobrir a “origem do financiamento privado, que até o momento não teria sido devidamente declarada ou identificada” e apontou “consistentes suspeitas de confusão patrimonial”, além da possibilidade de recursos do programa Wi-Fi Livre SP terem sido desviados para custear a produção do filme.

A defesa de Karina também critica o que chama de “desmembramento processual relacionado a investigados sem foro por prerrogativa de função” promovido pela Polícia de São Paulo. A referência é à investigação sobre supostos desvios de recursos públicos, sobretudo de emendas parlamentares, envolvendo a produtora. O roteiro de Dark Horse é assinado pelo deputado federal Mário Frias (PL-SP), que, em 2024, destinou R\$ 2 milhões em emendas para uma ONG ligada à produção do filme. Ele nega irregularidades.

Divulgação / STF



O pedido dos advogados da dona da produtora do filme foi feito diretamente para o ministro André Mendonça

Depoimento de Vercaro à PF é adiado

Ele seria ouvido nesta quinta-feira por videoconferência, mas houve problemas técnicos

Estadão Conteúdo

O depoimento do banqueiro Daniel Vercaro à Polícia Federal (PF) previsto para

esta quinta-feira, 27, foi adiado após problemas técnicos na transmissão. Ele seria ouvido sobre a suspeita de cooptação de servidores do Banco Central. Vercaro prestaria depoimento por meio de videoconferência de dentro do presídio da Papudinha,

onde está atualmente detido.

Segundo a defesa, houve problemas na conexão à internet que impediram o andamento do depoimento. Por isso, a oitiva deve ser adiada para uma nova data, ainda a ser definida. Esse seria o primeiro depoi-

mento de Vercaro após ter sua delação premiada rejeitada pelos investigadores. O banqueiro pretendia responder às perguntas da PF.

Há duas semanas, o diretor de Fiscalização do Banco Central, Ailton de Aquino, disse em depoimento à Polícia Federal

que a autarquia passou por “vazamentos sistemáticos de informações internas” envolvendo os processos de análise do Banco Master e afirmou que ele e o presidente do BC, Gabriel Galípolo, “não confiavam em ninguém naquele momento”.

INTERNACIONAL

Para reabrir Estreito de Ormuz, Irã impõe condições aos EUA

Durante reunião diplomática com Catar, autoridades do país deixaram claro que esperam que os americanos tomem medidas verdadeiramente práticas para atender seus pedidos

Reprodução / Redes Sociais

Estadão Conteúdo

Autoridades de Irã e Catar mantiveram uma série de reuniões nesta quinta-feira, 27, abordando a situação na região.

Após um encontro do ministro das Relações Exteriores catari, Mohammed Abdulrahman Al-Thani, e o secretário do Conselho Supremo de Segurança Nacional do Irã, Mohsen Rezaei, foi expresso pela parte iraniana que os Estados Unidos devem, primeiramente, tomar medidas práticas para atender às condições do Irã, e que, em seguida, o Irã procederá à reabertura do Estreito de Ormuz, segundo a agência de notícias Fars.

Na ocasião, Rezaei disse que o Irã apoiou o Catar em momentos e circunstâncias difíceis e reafirmou a amizade e a fraternidade entre os dois países. “Não confiamos nos Estados Unidos, eles têm traído re-



O presidente do Parlamento do Irã, Mohammad Bagher Ghalibaf, disse que Trump desperdiça os recursos financeiros, militares e humanos dos próprios EUA

petidamente a diplomacia e as negociações. Alertamos que, se os EUA iniciarem qualquer ação hostil contra o Irã, infligiremos um dano aos seus interesses militares e econômicos”, apontou.

Pelas parte catari, foi dito que “foram realizadas consultas com os ministros responsáveis pelas pastas de eletricidade e energia, havendo total disposição para cooperar com o Irã. Além disso, existe um maior potencial para o de-

envolvimento da cooperação bilateral entre os dois países no futuro”.

O estreitamento das relações entre Teerã e Doha ocorre na mesma semana em que Washington ameaçou eliminar do sistema internacional do dólar países que não cortem laços com o Irã. Mais cedo, o Paquistão negou-se a adotar as sanções a menos que seja obrigado pelas Nações Unidas.

Al-Thani, que também é primeiro-ministro, saudou

o entendimento entre Irã e Omã sobre o trânsito em Ormuz junto ao presidente do Parlamento do Irã, Mohammad Bagher Ghalibaf, e disse: o “atual processo de desenvolvimentos diplomáticos pode ajudar a restaurar a estabilidade na região”, segundo a agência Tasnim.

Decisões erradas

Já Ghalibaf disse que o governo Trump toma decisões erradas com base em infor-

mações erradas e, com tais cálculos errôneos, não apenas desperdiça os recursos financeiros, militares e humanos dos próprios EUA e o futuro da região, mas também visa os interesses da nação iraniana e causa insegurança generalizada.

Al-Thani também se reuniu com o presidente do Irã, Masoud Pezeshkian. Na ocasião, a parte de Doha, segundo a Fars, transmitiu que “apesar de todos os acontecimentos, permanece um respeito profundo e sincero entre os dois países. O Catar busca restaurar a estabilidade na região e vê com bons olhos a mão estendida do Irã aos países da região, bem como os esforços da República Islâmica para garantir a segurança e a paz. Esperamos que, com a continuidade dessa abordagem, os problemas futuros sejam resolvidos”.

Já Pezeshkian disse que “os muçulmanos devem, mais uma vez, unir-se como um só, pois o desenvolvimento, a segurança e a dignidade do mundo islâmico dependem da unidade dos muçulmanos”, conforme a Fars.

Trump cogita sancionar bancos chineses

Presidente dos EUA deixou no ar possibilidade de sanções a instituições que têm relações com Irã

Estadão Conteúdo

O presidente dos EUA, Donald Trump, disse no período da tarde desta quinta-feira, 26, que pode sancionar bancos chineses que têm relações com o regime iraniano. “Quem disse que não vou fazer isso?”,

questionou Trump aos repórteres no Salão Oval. “Não preciso anunciar tudo que vou fazer”.

Perguntado sobre a possibilidade de adicionar sanções também à Moscou por ligações ao Irã, o republicano respondeu: “Rússia tem se comportado muito bem em relação ao Estreito de Ormuz”. Ele frisou que acredita que os russos não atacarão territórios da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan), já

que teve “boas conversas” com o líder russo, Vladimir Putin.

Segundo ele, milhões de barris de petróleo estão passando pelo Estreito de Ormuz diariamente.

Trump também voltou a criticar o Canadá ao assinar uma ordem executiva que muda o nome do Lago Ontário para “Lago América”. “Tem um golfo Golfo da América, um lago, falta só renomear um oceano agora”, disse.

Segundo ele, o Canadá é o “pior parceiro comercial” e os canadenses exploram os EUA no comércio há muito tempo. “Não queremos que o Canadá fabrique carros para os EUA, queremos fabricar aqui; tarifas sobre carros do Canadá estão em um nível considerável”, acrescentou.

No Oriente Médio, Paquistão e Kuwait assinaram nesta quinta-feira, 27, um acordo de defesa

e cooperação militar conjunta durante visita oficial do ministro da Defesa kuwaitiano, Sheikh Abdullah Ali Abdullah Al-Salem Al-Sabah, a Islamabad.

A agenda incluiu encontro com o ministro da Defesa paquistanês, Khawaja Muhammad Asif, e uma cerimônia militar de boas-vindas. As autoridades revisaram as relações bilaterais e discutiram a ampliação da cooperação nos campos militar e de defesa.

INTERNACIONAL

Colapso de geleira provocou inundações no Nepal, diz USGS

De acordo com o Serviço Geológico dos EUA, a correnteza de água e lama foi tão forte que foi registrada como “evento sísmico” de magnitude 5,2. Milhares estão desaparecidos

Estadão Conteúdo

O colapso de uma geleira provocou atividade sísmica e inundações “catastróficas” rio abaixo no Nepal e na região autônoma chinesa do Tibete, informou nesta quarta-feira, 26, o Serviço Geológico dos Estados Unidos (USGS, na sigla em inglês).

A agência destacou que a atividade sísmica, inicialmente relatada como um terremoto, “foi, na verdade, um colapso de geleira e um fluxo de detritos” que “provocou repercussões catastróficas a jusante”.

Segundo o USGS, a correnteza de água e lama, semelhante a um tsunami, teve tamanha violência que foi registrada como um “evento sísmico” de magnitude 5,2.

O Departamento de Estado dos Estados Unidos anunciou que fornecerá US\$ 500 mil em assistência

ao Nepal após as “devastadoras enchentes repentinas” no distrito de Rasuwa, segundo comunicado publicado nesta quarta-feira, 26.

A ajuda será viabilizada por meio de um acordo com a Catholic Relief Services e prevê o fornecimento de abrigos de emergência e itens de socorro, além de água e itens de higiene para a população afetada.

“O Departamento de Estado está acompanhando a situação de perto e enviando um consultor de resposta a desastres para a região, a fim de apoiar os esforços de resposta”, diz a

nota. A Embaixada dos Estados Unidos em Katmandu está trabalhando em estreita colaboração com as autoridades locais, ainda de acordo com a pasta.

Pelo menos 362 pessoas morreram - 359 no Nepal e três no Tibete - e mais de 1,4 mil estão desaparecidas.

Enquanto as buscas por desaparecidos continuam, especialistas alertam que um bloqueio persistente em um rio pode provocar uma nova enchente.

Fuga

O funcionário de uma usi-

na hidrelétrica registrou o momento em que o local foi atingido por uma correnteza de água, lama e detritos, na quarta-feira, em Rasuwa, no centro-norte do Nepal, próximo à fronteira com o Tibete.

Segundo suas redes sociais, Vivek Shrestha trabalha em um projeto hidrelétrico no rio Trishuli, na região de Mailung. Dois dias antes das enchentes repentinas que deixaram mais de 300 mortos no Nepal e no Tibete, Shrestha havia feito uma publicação na qual relatou que a estrada na região havia sido “bastan-

te danificada” pelas fortes chuvas.

Na quarta-feira, o homem publicou um vídeo em que seus colegas aparecem correndo em direção a uma área mais alta ao perceberem a aproximação de uma avalanche de gelo e rochas acompanhada por uma forte correnteza.

Shrestha aparece calmo no início e chega a dar zoom para mostrar a aproximação do fenômeno. No entanto, conforme percebe a intensidade da correnteza, ele também começa a correr para uma área mais alta.

Nas imagens, é possível vê-lo e aos colegas correndo, enquanto a água destrói a área que ficou para trás. O grupo se abriga entre pedras.

“Hoje estou em uma situação muito difícil por causa das enchentes em Mailung, em Rasuwa. Fui resgatado de helicóptero”, escreveu Shrestha na legenda do vídeo.

Em outro vídeo, o homem mostra a força e a velocidade da água que atingiu a região. “Acabou, acabou a vida”, disse Shrestha. Ele também mostra a região coberta de lama após a água baixar.

Reprodução / Redes Sociais



A agência destacou que a atividade sísmica foi, na verdade, um colapso de geleira e um fluxo de detritos no alto da montanha que provocaram “repercussões catastróficas”

Equador e Colômbia se unem em operação

Estratégia visa neutralizar grupos armados ilegais e combater o tráfico de drogas

Estadão Conteúdo

O ministro da Defesa do Equador, Gian Carlo Loffredo, confirmou reuniões com comandantes colombianos para realizar operações militares contínuas e vigilância aérea com drones

no norte do país, na região da fronteira.

Em entrevista à Radio Sucesos, ele indicou que a estratégia visa neutralizar grupos armados ilegais por meio de um comando unificado. Além disso, estão sendo processadas extradições de criminosos e será adicionada a cooperação dos Estados Unidos na região, apontou.

Loffredo mencionou a

possibilidade de que equipes tenham autonomia de agir quando encontrem objetivos vistos como oportunidades claras para as forças.

Enquanto isso, o presidente colombiano, Abelardo De La Espriella, anunciou “um golpe decisivo contra as estruturas criminosas da facção narcoterrorista conhecida como Calarcá”. Em postagem na

rede social X, ele afirmou que, em um bombardeio de precisão e subsequente operação dos comandos, o balanço preliminar indica oito terroristas mortos até o momento, 11 fuzis e 5 metralhadoras apreendidos, além de uma grande quantidade de suprimentos. Segundo ele, a “operação continua e nossas tropas avançam na consolidação do controle da área”.

De La Espriella anunciou nesta quinta-feira, 27, ainda um “golpe para do Tren de Aragua”. Segundo ele, foi capturado Luis Saúl Pérez Nieto, vulgo “Páez” ou “Nairobi”, em Fontibón, Bogotá. Ele é o principal líder da gangue venezuelana Tren de Aragua no Peru e um associado de confiança do pseudônimo “Niño Guerrero”, maior comandante do grupo.