



portalbenews.com.br



INSIGHT Conheça os impactos das novas regras do seguro no transporte rodoviário de cargas, na análise de Valter Branco ► **p3**

OPINIÃO Eventuais restrições não podem ser desculpas para a inatividade, destaca Hudson Carvalho ► **p17**



Divulgação



Draga Utrecht retoma trabalhos no canal de Itajaí e Navegantes
► **p8**

Rio Brasil Terminal projeta capacidade de 1,3 milhão de TEU com plano de expansão
► **p9**

BE*Job*

Novas oportunidades movimentam o mercado de trabalho em logística e operações
► **p18**

Divulgação



Brasil tenta atrair novas aéreas em mercado ainda concentrado

Estratégia inclui ampliação das liberdades aéreas, enquanto setor cobra avanços em slots, tributação e ambiente regulatório ► **p12**

SUL EXPORT Fórum vai debater concessões de hidrovias e serviços portuários
► **p14**

LOGÍSTICA Abol lança guia para orientar logística de medicamentos
► **p15**

PETRÓLEO E GÁS Petrobras prepara envio das plataformas P-80 e P-82 para o Brasil
► **p16**

EDITORIAL

Um questão de conectividade em Santos (SP)

O Porto de Santos iniciou, na semana passada, a instalação de uma rede privativa 5G, infraestrutura de conectividade de baixíssima latência e alta capacidade que é, hoje, o pré-requisito técnico para automação industrial em escala, operação remota de equipamentos e monitoramento em tempo real de fluxos de carga, embarcações e infraestrutura física. O projeto Porto de Santos Conecta, viabilizado por convênio com a Fundação Parque Tecnológico Itaipu, prevê R\$ 31 milhões em três anos para cobrir áreas sob responsabilidade da Autoridade Portuária de Santos. É um investimento modesto para a escala do maior complexo portuário da América Latina, e pode ser transformador, dependendo do que a APS e os operadores do porto decidirem fazer com a capacidade que a rede vai oferecer.

O contexto que torna esse investimento estratégico vai além da conectividade em si. O 5G é a camada de conectividade que habilita essas tecnologias: guindastes operados remotamente a partir de centros de controle, câmeras de alta resolução monitorando berços e pátios em tempo real, sensores que reportam a condição estrutural de cais e equipamentos antes que a falha ocorra, e sistemas de gestão de tráfego aquaviário integrados com as operações terrestres dos terminais. Sem rede com capacidade, latência e confiabilidade adequadas, essas aplicações ou não funcionam ou funcionam de forma degradada. O 5G resolve o gargalo de conectividade que impedia o avanço dessas soluções nas áreas sob gestão da APS.

O modelo de convênio com a Fundação Parque Tecnológico Itaipu é relevante porque introduz no projeto uma parceria com instituição especializada em inovação tecnológica aplicada, o que eleva as chances de que a rede seja usada para desenvolvimento de soluções além das aplicações imediatas de conectividade. O Parque Tecnológico Itaipu tem histórico de projetos de cidades inteligentes, gestão de energia e mobilidade que, traduzidos para o ambiente portuário, podem produzir aplicações que os terminais privados individualmente não teriam incentivo de desenvolver, como sistemas de otimização de fluxo do complexo como um todo, coordenação entre terminais para reduzir o tempo de espera de navios e integração dos dados de operação portuária com os sistemas de controle aduaneiro e de segurança.

O valor do 5G no Porto de Santos dependerá de decisões que a APS precisa tomar antes que a rede esteja totalmente instalada: quais aplicações serão priorizadas, quais terminais arrendatários terão acesso à infraestrutura e em que condições, como os dados gerados pela rede serão compartilhados com os órgãos de fiscalização e segurança que operam no complexo, e como pequenos operadores e prestadores de serviço que não têm capacidade de desenvolver soluções proprietárias poderão acessar a conectividade de forma competitiva. Rede privativa 5G que funciona apenas para os grandes arrendatários amplia a vantagem competitiva de quem já é grande; rede que se torna plataforma aberta de inovação portuária distribui o benefício por toda a cadeia que opera em Santos.

O Porto de Santos recebeu, nas últimas semanas, um conjunto de investimentos e anúncios que, lidos em conjunto, descrevem um complexo em aceleração: o contrato de dragagem de aprofundamento do canal, o sistema VTMISS de monitoramento de tráfego aquaviário, o programa Porto + Seguro com câmeras e inteligência artificial, a eletrificação progressiva do Tecon Santos e, agora, a rede 5G. Cada um desses projetos é correto individualmente. O que o Porto de Santos ainda não tem é a arquitetura digital que integre todos esses sistemas numa plataforma de gestão unificada, onde o dado do VTMISS conversa com o dado das câmeras de segurança, que conversa com o dado dos sensores dos guindastes, que alimenta o sistema de agendamento de atracação, que informa o fluxo de caminhões no acesso rodoviário. O 5G é a infraestrutura que torna essa integração tecnicamente possível. Fazer com que ela aconteça de fato é a decisão de gestão que nenhum cabo de fibra óptica toma sozinho.

NESTA EDIÇÃO

MANCHETE
12 Slots e tributos dificultam entrada de novas aéreas no Brasil

EDITORIAL
2 Slots e tributos dificultam entrada de novas aéreas no Brasil

INSIGHT
3 Um questão de conectividade em Santos (SP)

HUB
5 Congresso inicia semana de esforço concentrado

POLÍTICA
5 Lula pede ao TSE inelegibilidade de Flávio
6 Ex-comandante da FAB rebate fala de Flávio: "Leviandade"
TSE suspende restrições a Garotinho
7 Cury pretende reajustar salário mínimo pela inflação e mais 1%

TRANSPORTES | PORTOS
8 Draga Utrecht retoma trabalhos no canal de Itajaí e Navegantes
9 Rio Brasil Terminal projeta capacidade de 1,3 milhão de TEU com plano de expansão
APS inicia instalação de rede privativa 5G no Porto de Santos

TRANSPORTES | NAVEGAÇÃO
10 MSC reforça operação na América do Sul com cinco navios na temporada
Belov amplia produção naval com contrato para quatro novos rebocadores
11 Navegação levará urnas para comunidades remotas nas eleições

TRANSPORTES | OPINIÃO
13 "A esfinge baiana", por Waldeck Ornelas

BRASIL EXPORT
14 Concessões de hidrovias e serviços portuários serão debatidas no Sul Export

LOGÍSTICA
15 Abol lança guia para orientar logística de medicamentos

PETRÓLEO E GÁS
16 Petrobras prepara envio das plataformas P-80 e P-82 para o Brasil

BE JOB | OPINIÃO
17 "O que tem na geladeira?", por Hudson Carvalho

BE JOB
18 Novas oportunidades movimentam o mercado de trabalho em logística e operações

FINANÇAS
19 Receita prevê obrigatoriedade do 'split payment' para 2028
Fisco apura irregularidades em apostas

JUSTIÇA
20 Justiça do DF marca audiência de conciliação com o Discord
TJ mantém Lei de Zoneamento de SP

INTERNACIONAL
21 Trump promete encher reservas dos EUA com petróleo venezuelano
Islândia rejeita negociar adesão à UE



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





VALTER BRANCO

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

opinioao@portalbenews.com.br

► LOGÍSTICA

Os custos ocultos do seguro de carga

STF confirma modelo que muda a divisão de riscos entre embarcador e transportador

Uma recente decisão do Supremo Tribunal Federal trouxe novamente à discussão um tema conhecido de quem trabalha com transporte rodoviário de cargas: a relação entre seguro, gerenciamento de risco e responsabilidade do transportador. Ao julgar a ADI 7.579, o STF considerou constitucional o modelo estabelecido pela Lei 14.599/2023, que tornou obrigatória a contratação, pelo transportador, de três seguros.

Em termos simples, um cobre perdas ou danos à carga decorrentes de acidentes com o caminhão, outro cobre seu desaparecimento em situações como roubo, furto e apropriação indébita, e o terceiro cobre danos materiais e corporais causados pelo veículo a terceiros. Mais importante do que decorar suas siglas é compreender a mudança na relação entre quem contrata o seguro, quem estabelece as condições de segurança e quem efetivamente precisa cumpri-las.

Durante muitos anos, o mercado trabalhou com uma lógica diferente. Grandes embarcadores, pelo volume de mercadorias movimentado, tinham maior poder de negociação com as seguradoras e procuravam obter as melhores condições possíveis para proteger suas cargas. A concentração de volumes permitia negociar prêmios competitivos e fazia sentido econômico.

Nesse modelo era comum a utilização da chamada DDR, a Dispensa do Direito de Regresso. A seguradora do dono da mercadoria comprometia-se, sob determinadas condições, a não buscar do transportador o ressarcimento da indenização paga em caso de sinistro.

O problema estava justamente nas condições.

A DDR normalmente vinha acompanhada de um Plano e Gerenciamento de Riscos, o PGR, que podia estabelecer rastreamento do veículo, consulta e cadastramento de motoristas, limites de valor por viagem, horários permitidos para circulação, locais autorizados para parada, rotas determinadas, equipamentos específicos de monitoramento, escolta para determinadas mercadorias e uma extensa relação de procedimentos.

São medidas compreensíveis diante do histórico brasileiro de roubo de cargas. Mas havia uma peculiaridade nessa relação. O embarcador, diretamente ou por meio de sua apólice, buscava reduzir o custo do seguro. O cumprimento das exigências necessárias para alcançar esse menor risco, entretanto, recaía em grande parte sobre o transportador.

Na operação cotidiana isso nem sempre era simples. Uma transportadora podia trabalhar para vários clientes, cada qual com sua seguradora, sua gerenciadora de risco e suas próprias exigências. O motorista e a operação precisavam adaptar-se às regras aplicáveis a cada carga.

O verdadeiro problema aparecia quando ocorria um sinistro. Era então verificado se todas as condições previstas haviam sido cumpridas. Uma parada em local não autorizado, uma consulta não realizada, uma falha no rastreamento ou outro procedimento em desacordo com o PGR podia colocar em discussão a própria dispensa do direito de regresso. A seguradora indenizava o proprietário da mercadoria e, dependendo das circunstâncias, buscava recuperar o prejuízo junto ao transportador.

Havia, portanto, uma divisão pouco confortável de responsabilidades. Quem tinha maior escala e poder de negociação procurava reduzir o custo da proteção da carga, enquanto quem executava fisicamente ►

DURANTE MUITOS ANOS, O MERCADO TRABALHOU COM UMA LÓGICA DIFERENTE. GRANDES EMBARCADORES, PELO VOLUME DE MERCADORIAS MOVIMENTADO, TINHAM MAIOR PODER DE NEGOCIAÇÃO COM AS SEGURADORAS E PROCURAVAM OBTER AS MELHORES CONDIÇÕES POSSÍVEIS PARA PROTEGER SUAS CARGAS

INSIGHT

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 3

A NOVA ESTRUTURA (DO SEGURO NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS) PROCURA APROXIMAR A RESPONSABILIDADE PELA DECISÃO DE SEU IMPACTO ECONÔMICO

o transporte assumia boa parte das obrigações operacionais necessárias para sustentar aquelas condições e podia responder por seu descumprimento.

Isso não significa que o modelo anterior fosse necessariamente ruim. Existe um argumento econômico relevante em sua defesa. Uma indústria que movimenta milhares de cargas por mês provavelmente consegue negociar com seguradoras condições melhores do que dezenas de transportadoras fazendo isso separadamente. Escala, histórico de sinistros e concentração de volume podem produzir ganhos reais.

Esse foi, inclusive, um dos argumentos apresentados pela Confederação Nacional da Indústria ao questionar a nova legislação no STF. A entidade sustentou que a mudança poderia reduzir a liberdade de contratação e aumentar custos para transportadores, fretes e produtos.

O Supremo decidiu pela constitucionalidade do novo modelo, mas isso não significa que tenha resolvido a discussão sobre sua eficiência econômica. Saber se o sistema produzirá seguros mais baratos ou mais caros dependerá de como o mercado se ajustará.

A mudança mais interessante talvez esteja em outro ponto da lei. O plano de gerenciamento relacionado aos seguros de acidentes e de roubo ou desaparecimento deve agora ser estabelecido de comum acordo entre o transportador e sua seguradora.

O transportador deixa, assim, de ser apenas o executor de obrigações decorrentes de uma negociação securitária conduzida principalmente por terceiros e passa a participar diretamente da definição das condições relacionadas ao risco da operação que realiza.

O embarcador continua podendo exigir medidas adicionais de segurança. Se determinada carga justificar escolta, rastreamento adicional, equipamentos específicos, restrições de horários ou outros procedimentos além daqueles previstos no plano contratado pelo transportador, essas exigências continuam possíveis. A diferença é que a legislação atribui ao contratante os custos e despesas decorrentes dessas medidas adicionais.

Esse detalhe pode ter efeitos importantes na formação do frete, porque gerenciamento de risco tem custo. Escolta, equipamentos,

sistemas redundantes de rastreamento, consultas, monitoramento e procedimentos especiais precisam ser pagos. Até uma restrição de horário pode representar menor produtividade do veículo e maior custo operacional.

No modelo anterior, parte dessas exigências podia ser simplesmente incorporada às condições comerciais impostas ao transportador. Em um setor fragmentado e de forte concorrência, nem sempre havia espaço para transformar todos esses custos em aumento de frete.

A nova estrutura procura aproximar a responsabilidade pela decisão de seu impacto econômico. Se o gerenciamento de risco acordado entre transportador e seguradora for suficiente, ele será seguido. Se o embarcador considerar necessária uma proteção adicional para sua mercadoria, poderá exigí-la, mas o custo correspondente deverá entrar na conta.

Naturalmente, isso não elimina as responsabilidades do transportador nem transforma o seguro em garantia automática de indenização. As condições previstas na apólice e no plano de gerenciamento continuam precisando ser cumpridas, e falhas que agravem o risco ainda podem gerar discussões sobre cobertura e responsabilidade.

Talvez seja esse o aspecto mais relevante da decisão do STF. A discussão não trata apenas da obrigatoriedade de três apólices. Ela altera a forma como risco, custo e poder de decisão são distribuídos entre embarcador, transportador e seguradora.

O modelo anterior tinha a vantagem potencial da escala do grande embarcador, mas podia criar uma situação na qual quem negociava o custo do seguro não era necessariamente quem carregava o peso operacional das condições negociadas. O novo modelo tenta aproximar essas duas pontas, ainda que possa trazer outros custos.

O tempo mostrará se essa redistribuição tornará o sistema mais eficiente. Mas a mudança ajuda a tornar mais visível algo que sempre esteve embutido no preço do transporte: seguro não é apenas o valor do prêmio. As condições exigidas para reduzir esse prêmio também têm custo, e alguém, no final, precisa pagá-lo.

Valter Branco escreve semanalmente para o BE News, com seus textos publicados às segundas-feiras.



LEOPOLDO
FIGUEIREDO
E COLABORADORES
leopoldo.figueiredo@redebenevsnwscom.br

No Congresso, esforço concentrado

O Congresso Nacional inicia uma semana decisiva de esforço concentrado antes do começo efetivo da campanha eleitoral para o pleito de outubro. Deputados e senadores têm na pauta cinco propostas de elevado impacto social e econômico, com destaque para a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que extingue a jornada de trabalho 6x1, a Medida Provisória que revisa a chamada “taxa das blusinhas” para compras de até US\$ 50 em plataformas digitais, o envio do Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) de 2027 e o marco regulatório dos minerais críticos. A mobilização parlamentar busca liquidar matérias urgentes antes do esvaziamento das Casas Legislativas e da perda de validade de medidas provisórias prioritárias para o Palácio do Planalto.

CCJ e o 6x1

A Proposta de Emenda à Constituição que altera a jornada máxima de trabalho no País deve ser apreciada nessa quarta-feira, dia 2, pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado. O relator, senador Omar Aziz (PSD-AM), apresentou parecer favorável e rejeitou integralmente as doze emendas apresentadas ao texto, blindando o texto para evitar seu retorno à Câmara dos Deputados. Caso aprovada na CCJ, a PEC precisará de ao menos 49 votos favoráveis em dois turnos de votação no Plenário do Senado para ir à promulgação.

Taxa das blusinhas

A comissão mista responsável por avaliar a Medida Provisória sobre a isenção do imposto de importação para compras internacionais de até US\$ 50 reúne-se nesta segunda-feira, dia 31. A relatora, senadora Leila Barros (PDT-DF), apresentará seu parecer sob o risco de caducidade do texto, que perde a validade no próximo dia 8 de setembro.

Nova rotas aéreas

A Latam Brasil deu início ao plano de expansão de malha focado na alta temporada de verão 2026/2027. Para absorver o pico na demanda de turismo doméstico, a companhia anunciou a criação de três novas rotas sazonais diretas com destino ao Nordeste: Goiânia-Maceió, Goiânia-Fortaleza e Rio de Janeiro (Galeão)-Maceió. As vendas de bilhetes para as três operações foram abertas no sábado, dia 29, nos canais digitais e agências. No próximo dia 5, a operadora colocará no mercado o restante da sua grade especial de voos para os meses de pico, que incluirá frequências adicionais e outras ligações ponto a ponto sem escalas.

Lula pede ao TSE inelegibilidade de Flávio

A alegação é de suposto abuso econômico na Festa de Barretos. Tribunal adia análise da candidatura de Renan

Ricardo Stuckert



Campanha de Lula argumenta que Flávio utilizou estrutura pública e privada para o evento classificado como “showmício disfarçado”

Estadão Conteúdo

A campanha do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) pediu no sábado, 29, a inelegibilidade do senador e candidato à Presidência pelo PL, Flávio Bolsonaro, por suposto abuso de poder econômico na Festa do Peão de Barretos, onde Flávio esteve. Os advogados do petista pedem que o caso seja analisado pelo Ministério Público Eleitoral e que Flávio seja intimado em até cinco dias. Os advogados da coligação “O Brasil Pronto pra Mais”, que é a da reeleição de Lula, argumentam que Flávio utilizou estrutura pública e privada para o evento que, na análise da campanha, foi um “showmício disfarçado” do candidato do PL. “A chapa de Flávio Bolsonaro, segundo a equipe jurídica de Lula, utilizou uma gigantesca estrutura profissional de som, luz e público custeada e patrocinada por empresas privadas e órgãos estatais, o que configura

financiamento empresarial indevido e um “showmício” disfarçado”, diz o PT em nota. Os advogados do petista também reclamam que o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), disse a um público de 60 mil pessoas que Flávio era o herdeiro político do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL), além do fato de o senador ter discursado sobre suas propostas para o agronegócio. A equipe de Lula também argumenta que, como a estrutura da agenda de Flávio foi feita com custeio de pessoa jurídica, o senador cometeu o crime de ter “doação indireta de fonte vedada”, que é passível de inelegibilidade. “O Supremo Tribunal Federal declarou inconstitucionais os dispositivos que autorizavam contribuições de pessoas jurídicas a campanhas eleitorais, por incompatibilidade com a igualdade política e com os princípios republicano e democrático”, afirmam os advogados de Lula. Além do pedido de inelegibilidade, a campanha de

Lula pede que Flávio tenha que apagar todos os conteúdos nas redes sociais referentes ao evento em Barretos. É sugerida, pela equipe petista, a aplicação de uma multa diária em caso de descumprimento. Renan Santos O ministro do TSE Dias Toffoli ordenou a retirada de pauta do processo de registro de candidatura do empresário Renan Santos, que disputa a Presidência pelo Missão. Em um despacho publicado na noite de sábado, Toffoli apontou que há “indícios de ilicitude” nos requerimentos. O julgamento do processo de registro de Renan Santos seria iniciado, em plenário virtual do TSE, nesta segunda-feira, 31. Toffoli questiona a campanha de Renan pelas redes sociais que foram apresentadas durante o registro da candidatura. Todos os candidatos são obrigados a informar as redes sociais utilizadas em campanha durante o processo de registro, mas Renan o fez posteriormente.

POLÍTICA

Ex-comandante da FAB rebate fala de Flávio: “Leviandade”

Tenente-brigadeiro Baptista Junior nega que esteja fazendo campanha para Lula, como disse o senador ao ser questionado sobre a tentativa de golpe confirmada pelo militar

Estadão Conteúdo

O tenente-brigadeiro Carlos de Almeida Baptista Junior, ex-comandante da Força Aérea Brasileira (FAB), reagiu à declaração do senador Flávio Bolsonaro (PL), candidato à Presidência, de que ele estaria pedindo votos para o presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Em publicação no X (antigo Twitter), Baptista chamou a afirmação de “leviandade” e disse que o comentário foi uma forma de o candidato fugir de uma pergunta feita durante a sabatina da Globo, ontem, 28.

Flávio havia sido questionado sobre os depoimentos de ex-comandantes das Forças Armadas a respeito da tentativa de ruptura institucional no fim do governo Jair Bolsonaro. Entre eles está Baptista Junior, que comandava a Aeronáutica na época e relatou ao Supremo Tribunal Federal (STF) ter resistido às pressões para que os militares aderissem ao plano.

Ao ser questionado sobre os relatos, Flávio afir-

mou que Baptista estaria fazendo campanha para Lula. O ex-comandante negou a afirmação e disse que ela foi usada para desviar o foco da questão colocada ao candidato.

“A leviandade de dizer que faço campanha para a reeleição do presidente Lula, apresentada para não abordar a verdadeira pergunta colocada no debate de ontem (sexta), na Globo, é antes de tudo uma ferramenta para fugir da responsabilidade de respondê-la - algo entendido na figura de filho, mas não de alguém

que se proponha a nos presidir”, escreveu Baptista.

O ex-comandante também sugeriu que Flávio aguardasse o lançamento de seu livro “Eu Disse Não! Uma trincheira antigolpista”, antes de fazer novas afirmações sobre sua atuação naquele período.

A obra, publicada pela Autêntica Editora, narra os bastidores da crise institucional no fim do governo Bolsonaro e as pressões enfrentadas pelos militares diante da tentativa de ruptura. “Talvez seja prudente aguardar, ler o livro e refle-

tir, antes de outra entrevista”, escreveu.

Baptista ainda dirigiu uma provocação ao coordenador-geral da campanha de Flávio, o senador Rogério Marinho (PL-RN). “Sugiro não incorporar o espírito do nosso querido Zagallo, exigindo agressivamente que ‘a tal direita consentida vai ter que nos engolir’”, concluiu.

O que Baptista relatou ao STF

Baptista Junior comandava a Aeronáutica no fim do

governo Bolsonaro e foi um dos militares que resistiram às pressões para que as Forças Armadas aderissem a uma ruptura institucional após a derrota do então presidente nas eleições de 2022.

Em depoimento ao STF, o ex-comandante descreveu reuniões realizadas nos últimos meses do governo nas quais, segundo seu relato, foram discutidas medidas de exceção e uma minuta com propostas para impedir a posse de Lula.

Baptista afirmou que se recusou a receber uma cópia do documento Também relatou que o general Marco Antônio Freire Gomes, então comandante do Exército, advertiu Bolsonaro de que poderia ser preso caso insistisse em uma tentativa de golpe.

O militar afirmou ainda que o então comandante da Marinha, almirante Almir Garnier, colocou tropas da Força à disposição do plano.

Os relatos dos militares foram incluídos na Ação Penal 2668, no STF, que julgou integrantes do núcleo central da tentativa de golpe. Jair Bolsonaro foi condenado a 27 anos e três meses de prisão. O julgamento foi concluído em setembro de 2025.



Reprodução / Redes Sociais

Flávio Bolsonaro disse que Baptista Junior estava pedindo votos a Lula, ao ser questionado sobre o depoimento do militar ao STF

TSE suspende restrições a Garotinho

Sob liminar, o ex-governador está liberado para retomar sua campanha ao governo do Rio

Estadão Conteúdo

O ministro Floriano de Azevedo Marques, do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), liberou o ex-governador do Rio de Janeiro Anthony Garotinho (Republicanos) a

retomar sua campanha ao governo do Estado, retirando restrições que haviam sido impostas pela Justiça Eleitoral do Rio quanto ao acesso ao fundo eleitoral de campanha e à participação no horário eleitoral.

Segundo o ministro, há “no mínimo controvérsia jurídica relevante” no caso, o que justificaria a suspen-

são das restrições impostas a Garotinho. Floriano ressaltou que trata-se de um “exame prefacial e sem antecipar nenhum juízo sobre o julgamento do mérito do registro de candidatura”.

“Em outros termos, presente controvérsia jurídica minimamente plausível ao menos nesse juízo prévio, não há falar em candidato

sabidamente não elegível nem em situação flagrante que justifique a adoção de tão drásticas medidas de interdição da campanha”, justificou, em sua decisão, assinada na noite de sexta-feira, 28.

O Tribunal Regional Eleitoral do Rio de Janeiro (TRE-RJ) suspendeu os passes do fundo eleitoral à

campanha de Garotinho e a sua participação em programas eleitorais de debates. A justificativa é que ele estaria inelegível até 2033. A defesa de Garotinho, por sua vez, alega que o período de inelegibilidade começou a contar em 2018, quando ele foi condenado em segunda instância, e se encerrou em 2026.

Cury pretende reajustar salário mínimo pela inflação e mais 1%

Em entrevista à TV Globo, candidato do Avante à presidência diz que quer reduzir número de ministérios, descarta nova reforma da Previdência e planeja aumentar taxaço das bets

Reprodução / TV Globo

Estadão Conteúdo

O candidato à Presidência pelo partido Avante, Augusto Cury, afirmou que pretende reajustar o salário mínimo pela inflação e mais 1% ao ano, caso seja eleito. A declaração foi feita durante sabatina promovida pela TV Globo na noite de sábado, 29.

Cury disse que a política de valorização do salário mínimo seria necessária para fortalecer a classe média. Segundo o candidato, o ganho real poderia resultar em uma alta acumulada de 50% a 60% ao longo de quatro anos.

“Se controlarmos as contas públicas e formos mais responsáveis, certamente vai haver espaço para você ter, pelo menos, 1% ao ano a mais do que a inflação”, disse o candidato. Nos próximos oito a dez anos, o candidato enxerga que o salário mínimo brasileiro pode alcançar US\$ 300.

Corte de Ministérios

Caso eleito, o candidato diz que pretende cortar de oito a dez ministérios, como forma de enxugar e modernizar a máquina pública. Cury disse que a definição das pastas que seriam eliminadas dependerá de uma “análise criteriosa”. Segundo o candidato, a estimativa de corte foi definida após uma avaliação com um grupo de pessoas sobre a possibilidade de fundir ministérios e otimizar gastos.

Por outro lado, Cury afirmou que pretende criar um Ministério da Segurança Pública caso seja eleito. Segundo ele, o ex-governador de Goiás e também candidato à Presidência, Ronaldo Caiado



Augusto Cury disse que planeja oferecer gratuitamente às escolas públicas um programa baseado em métodos que ele mesmo desenvolveu

(PSD), seria convidado para comandar a pasta.

“Esqueça o drone”

Ao falar sobre segurança pública, Cury foi perguntado sobre um tema que levantou curiosidade: o uso de drones para combater o feminicídio. “Ele sai da delegacia antes do policial e ele faz uma sirene de alerta. E isso pode evitar que o predador, que age rapidamente, possa matar ou agredir a mulher”.

Ao ser questionado por mais detalhes, o candidato disse à entrevistadora “esquecer” os drones e focar no aplicativo de pedido de ajuda para a mulher. “Se tiver um aplicativo, certamente esse botão de alerta faz com que policiais sejam acionados mais rapidamente para socorrer”.

Educação

Na educação, Cury negou que pretenda comercializar para escolas públicas os programas de ensino e desenvolvimento emocional que criou. Ele afirmou que ofe-

receria gratuitamente às escolas públicas um programa baseado em métodos que desenvolveu, mas disse que não está propondo a adoção obrigatória de seu modelo.

Segundo o candidato, eventuais mudanças deveriam envolver a revisão da Base Nacional Curricular e a participação de especialistas e do Conselho Nacional de Educação.

Previdência

Augusto Cury afirmou que não é favorável a uma nova Reforma da Previdência “em hipótese alguma”. Para enfrentar o déficit previdenciário, defendeu o aumento da produtividade das empresas, com uso de inteligência artificial e robótica, além do estímulo ao empreendedorismo. O candidato apontou que uma nova reforma penalizaria pessoas próximas da aposentadoria.

Cury afirmou também que dividiria o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) em duas instituições, uma voltada a grandes

empresas e outra para microempresas. A proposta, segundo ele, ajudaria a financiar 10 milhões de microempresas no País.

Conflito de interesse

Augusto Cury, negou ter vínculo atual com uma empresa de telemedicina da qual já foi sócio. Durante a sabatina, ele disse que não é mais embaixador do programa da companhia. Questionado sobre eventual conflito de interesse ao propor a ampliação da telemedicina no Sistema Único de Saúde (SUS), Cury disse que sua experiência com a empresa lhe permite afirmar que o modelo pode ser aplicado de forma “barata” e “eficiente”.

Cury afirmou que uma telemedicina estruturada pelo governo poderia resolver 80% dos casos de atendimento no SUS. Segundo ele, o serviço teria médicos disponíveis 24 horas por dia e uso de inteligência artificial. Questionado sobre a compatibilidade da proposta com as regras do Conselho Federal de Medicina

(CFM), que preservam a assistência presencial, Cury disse que o órgão “precisa ser atualizado” diante do avanço tecnológico.

Taxação de bets

O candidato afirmou que uma taxaço de 52% sobre as bets seria “razoável”. Segundo ele, o aumento da tributação das empresas de apostas ajudaria o governo a reforçar o caixa e contribuiria para o ajuste das contas públicas. Cury afirmou que as bets pagam atualmente cerca de 12% de impostos e defendeu uma elevação de 40 pontos percentuais.

Promoção no exterior

Na política externa, Cury afirmou que o Itamaraty é especializado em pacificação, mas deveria desenvolver maior capacidade de promover comercialmente o Brasil no exterior. “Nós somos peritos em pacificação, mas nós temos que ser peritos em vender o Brasil lá fora de maneira adequada e inteligente”, disse.

TRANSPORTES | Portos

Draga Utrecht retoma trabalhos no canal de Itajaí e Navegantes

Equipamento voltou ao complexo portuário neste domingo após interrupção provocada pelo aumento da vazão do rio Itajaí-açu e pela maior sedimentação no canal

Da Redação

A draga de sucção Utrecht retomou neste domingo (30) os trabalhos de dragagem no canal de acesso ao Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes, em Santa Catarina. O equipamento chegou ao porto por volta das 11h50, após permanecer temporariamente fora da operação por causa das condições hidrológicas registradas na bacia do rio Itajaí-Açu.

Operada pela Van Oord Serviços de Operações Marítimas Ltda., a Utrecht havia interrompido as atividades na segunda quinzena deste mês. O aumento da vazão do rio, associado às chuvas das últimas semanas, intensificou o transporte de sedimentos para o canal e reduziu a eficiência

dos serviços de sucção.

A retomada da dragagem ocorre dois dias depois de a ZP21 Práticos solicitar à Delegacia da Capitania dos Portos de Itajaí uma nova ampliação da margem de segurança para a passagem de navios pelos portos de Itajaí e Navegantes.

Na sexta-feira (28), a praticagem pediu que a Folga Abaixo da Quilha (FAQ) adicional passe dos atuais 80 centímetros para 1,30 metro. Até este domingo, a Marinha não havia se manifestado sobre a solicitação.

A FAQ corresponde à distância mínima de segurança entre a quilha do navio e o fundo do canal. A margem já havia sido ampliada recentemente pela Capitania dos Portos de Itajaí, de 30 centímetros para 80 centímetros, depois que levantamentos batimétricos apontaram redução de profundidade em parte da Bacia de Evolução nº 1.

As medições identifica-

ram 12,2 metros de profundidade em um trecho onde a referência anteriormente estabelecida era de 13,6 metros. A mudança levou à adoção de uma margem adicional para as manobras enquanto eram acompanhadas as condições do canal.

A Utrecht havia sido mobilizada justamente para atuar na recomposição das profundidades. A chegada do equipamento estava prevista inicialmente para a segunda quinzena de setembro, mas foi antecipada pela Superintendência do Porto de Itajaí diante do aumento da descarga fluvial e da sedimentação provocada pelas condições registradas no rio.

Na ocasião da interrupção dos trabalhos, a Superintendência informou que o volume de água e a intensidade da correnteza dificultavam tecnicamente a operação da draga. A presença de sedimentos e lama fluida suspensa também comprometia a sucção do material

acumulado no fundo.

Enquanto a Utrecht permaneceu fora do complexo, foram realizados levantamentos técnicos e o acompanhamento das condições do canal para definir a retomada da campanha de dragagem.

A previsão é que a embarcação permaneça em atividade até que sejam restabelecidas as profundidades previstas para o acesso aos dois portos. O prazo, porém, dependerá do comportamento do rio Itajaí-açu, das condições climáticas, da quantidade e das características dos sedimentos encontrados e dos resultados das batimetrias realizadas durante os serviços.

Santa Catarina permanece sob condições meteorológicas adversas, com previsão de chuva intensa em parte do Estado, inclusive na região de Itajaí. A evolução do quadro poderá influenciar novamente a vazão do rio e, consequentemente, o andamento da dragagem.

Duas dragas no canal

Além da Utrecht, continua em operação no complexo a draga de aspersão Njord, utilizada na manutenção contínua do canal.

Os dois equipamentos desempenham funções complementares. A Njord utiliza jatos de água de alta pressão para movimentar os sedimentos depositados no fundo, enquanto a Utrecht realiza a sucção e a retirada do material.

O Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes depende da manutenção das profundidades do canal e das bacias de evolução para a entrada, saída e manobra dos navios que atendem os terminais instalados nas duas margens do rio Itajaí-açu. Os levantamentos batimétricos continuarão sendo utilizados para acompanhar as condições de navegação e orientar a execução dos serviços de dragagem.

Divulgação



Enquanto a draga permaneceu fora do complexo, foram realizados levantamentos técnicos e o acompanhamento das condições do canal para definir a retomada da dragagem

Rio Brasil Terminal projeta capacidade de 1,3 milhão de TEUs com plano de expansão

Com investimentos superiores a R\$ 1,2 bilhão, terminal prevê superar 500 mil TEUs de capacidade já no próximo ano

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenenews.com.br

A Rio Brasil Terminal (RBT), operado pelo grupo ICTSI, avançou em seu plano de expansão no Porto do Rio de Janeiro com a aquisição de novos equipamentos e a preparação de novas áreas voltadas para operações logísticas e portuárias. O pacote de investimentos faz parte da estratégia da companhia filipina para ampliar a capacidade do terminal de contêineres, com a aplicação de valores que passam de R\$ 1,2 bilhão.

Com a chegada dos novos equipamentos, a RBT passa a contar com sete portêineres. Os dois novos STS (Ship to shore) têm capacidade para atender navios de até 24 mil TEU e, segundo a

empresa, vão contribuir para aumentar a produtividade e preparar o terminal para o crescimento da movimentação de contêineres.

Atualmente, a infraestrutura marítima da companhia no Terminal 1 possui 800 metros lineares de cais e calado homologado para receber embarcações com até 15,3 metros.

Em entrevista ao BE News, o diretor Comercial da Rio Brasil Terminal, Rafael Reis, destacou os ganhos operacionais e ampliação da movimentação no terminal.

“Hoje, temos capacidade para aumentar até 400 mil TEU e vamos chegar em até 1,3 milhão nos próximos anos. No próximo ano, por exemplo, a gente já consegue ultrapassar 500 mil TEU de capacidade”, disse o executivo.

Segundo ele, a marca de 1,3 milhão de TEU é uma projeção da companhia para os próximos anos, seguindo

a demanda do mercado. “A gente vai aumentando a capacidade a medida que vai tendo essa demanda, mas acreditamos que em cinco anos conseguimos chegar nesse número. É um número muito grande, então não é preciso ganhar essa capacidade toda muito rápido, é preciso ir crescendo aos poucos para crescer de forma mais saudável”, pontuou.

O plano de expansão também avançou com a disponibilização das instalações não operacionais que permitirão o início das obras de integração dos pátios do terminal concedido. A iniciativa integra o Termo de Risco de Investimento (TRI) firmado com o Ministério de Portos e Aeroportos em novembro de 2025.

Nova área

Durante solenidade nesta quinta-feira (27), a companhia realizou a inauguração

de uma nova área anexa ao terminal, de 320 mil metros quadrados. Parte dela será aderida à expansão do terminal e outro restante envolve o início da implantação do Centro de Logística, Operações Industriais e Portuárias (CLIP), no bairro do Caju. O empreendimento da ICTSI terá 171 mil metros quadrados e busca ampliar a presença do grupo nos segmentos offshore e industrial no Rio de Janeiro.

De acordo com a RBT, as operações de logística, movimentação e armazenagem

nos pátios e armazéns não alfandegados já possuem autorização das autoridades competentes e licenciamento ambiental.

A estrutura prevista inclui áreas de pátio, berço destinado a operações multipropósito, conexão ferroviária e instalações industriais voltadas principalmente aos setores naval e de óleo e gás. O objetivo é diversificar os tipos de cargas atendidos pelo empreendimento e integrar as operações portuárias a outros serviços logísticos.



Divulgação

Atualmente, a infraestrutura marítima da companhia no Terminal 1 possui 800 metros lineares de cais e calado homologado para receber embarcações com até 15,3 metros

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@redenenews.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 sinalizados.

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 | Navegação

MSC reforça operação na América do Sul com cinco navios na temporada

Frota terá estreia do MSC Meraviglia no Brasil, com capacidade para até 5,6 mil passageiros por viagem

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A MSC Cruzeiros terá cinco navios em operação na América do Sul durante a temporada 2027/28, que começa em novembro de 2027 e seguirá até abril de 2028. A companhia confirmou a

chegada do MSC Meraviglia ao Brasil pela primeira vez, ampliando a capacidade da frota destinada à região. O anúncio foi feito na quarta-feira (26), durante o Fórum Clia Brasil, em Brasília. A empresa ainda não divulgou as datas dos cruzeiros, os portos de embarque, os itinerários completos e os preços. As vendas serão abertas posteriormente. Além do MSC Meraviglia, a operação contará com

os navios MSC Virtuosa, MSC Divina, MSC Musica e MSC Splendida. A programação prevê cruzeiros pelo Brasil, Argentina e Uruguai, incluindo roteiros mais longos e viagens de menor duração. A principal novidade da temporada será o MSC Meraviglia, embarcação da classe Meraviglia inaugurada em 2017 e com capacidade para até 5,6 mil passageiros. O navio foi originalmente des-

tinado a outra região, mas teve sua programação global alterada e será direcionado para a América do Sul. A chegada da embarcação representa uma mudança na composição da frota da companhia na região. O MSC Meraviglia substituirá o MSC Seaview na temporada 2027/28, enquanto os outros quatro navios permanecem na operação. Entre as embarcações confirmadas, o MSC Virtuosa fará sua estreia no Brasil na temporada 2026/27 e continuará na América do Sul no ciclo seguinte, com roteiros voltados ao Nordeste. O MSC Musica também seguirá na região após passar por uma ampla renovação. O navio receberá melhorias em diferentes áreas, incluindo a implantação do MSC Yacht Club, espaço premium da companhia. A embarcação terá roteiros pelo Sudeste e Sul do Brasil. Já o MSC Divina será utilizado em minicruzeiros

pelo país, enquanto o MSC Splendida terá roteiros internacionais com destino à Argentina e ao Uruguai. **Expansão da operação** A ampliação da frota ocorre em um mercado que movimenta uma extensa cadeia ligada ao turismo e à atividade portuária, envolvendo terminais de passageiros, transporte, hotelaria, alimentação e serviços. Com cinco navios programados para a América do Sul, a MSC mantém uma presença relevante na temporada regional e amplia a oferta de viagens com diferentes perfis de duração e destinos. A companhia ainda não detalhou quais portos brasileiros receberão cada embarcação nem a quantidade total de escalas prevista para a temporada 2027/28. Essas informações deverão ser divulgadas posteriormente, junto com o calendário comercial dos cruzeiros.



A principal novidade da temporada 2027/2028 será o MSC Meraviglia, embarcação da classe Meraviglia inaugurada em 2017 e com capacidade para até 5,6 mil passageiros

Belov amplia produção naval com contrato para quatro novos rebocadores

Projeto para a Saam Towage reforça carteira do estaleiro e investimentos em capacidade produtiva e tecnologia

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

O Grupo Belov ampliará sua produção naval com a construção de quatro novos rebocadores azimutais para a Saam Towage Brasil. As embarcações terão capacidade de 70 toneladas de bollard

pull (BP) e serão destinadas às operações marítimas e portuárias da companhia. O contrato foi formalizado na última quarta-feira (19), durante a 20ª edição da Navalshore, realizada na ExpoRio Cidade Nova, no Rio de Janeiro. A cerimônia ocorreu no estande do Grupo Belov e reuniu representantes das duas empresas e integrantes do setor naval. O projeto ocorre em meio à expansão do estaleiro da Belov, que vem ampliando sua estrutura e

capacidade produtiva, além de investir em tecnologia para atender projetos de maior complexidade. Segundo o diretor da Belov, Sérgio Belov, a encomenda representa um novo desafio para o estaleiro e demonstra a capacidade da empresa de desenvolver embarcações voltadas às demandas do setor marítimo e portuário. “Esses quatro rebocadores representam um novo desafio para o nosso estaleiro e, ao mesmo tempo, mostram o

quanto estamos preparados para atender projetos de alta complexidade e contribuir para o fortalecimento da indústria naval brasileira”, afirmou. Os novos rebocadores serão construídos com propulsão azimutal, sistema que permite maior capacidade de manobra e é utilizado em operações de apoio portuário e marítimo. As embarcações deverão integrar a frota da Saam Towage Brasil após a conclusão do projeto.

A nova encomenda também contribui para movimentar a cadeia produtiva naval, envolvendo fornecedores, serviços especializados, equipamentos e mão de obra relacionados à construção das embarcações. Para a Belov, o projeto representa ainda a consolidação de uma parceria de longo prazo com a Saam Towage e a oportunidade de ampliar a atuação do estaleiro em projetos de maior porte e complexidade.

TRANSPORTES | Navegação

Navegação levará urnas para comunidades remotas nas eleições

No Amazonas e no Pará, milhares de equipamentos serão transportados por embarcações até locais de votação onde o acesso terrestre é limitado ou inexistente

Divulgação

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

Nas eleições de 2026, milhares de urnas eletrônicas chegarão a comunidades remotas da Região Norte pelo caminho dos rios. No Amazonas, aproximadamente 4 mil seções eleitorais dependem exclusivamente do transporte fluvial. No Pará, 400.536 eleitores ribeirinhos estão aptos a votar, enquanto 622 das 1.691 seções consideradas ribeirinhas só podem ser acessadas por via fluvial. Em muitos casos, a operação envolve viagens de horas ou dias e a combinação de embarcações, veículos terrestres e aeronaves.

No Amazonas, 467 urnas eletrônicas foram transportadas de Manaus para municípios e comunidades do interior. O percurso mais longo supera 1,5 mil quilômetros até Tabatinga, no extremo oeste do estado, e pode durar aproximadamente sete dias.

A operação é planejada com antecedência para definir rotas, selecionar embarcações, calcular os tempos de deslocamento, acompanhar o nível dos rios e estabelecer alternativas para os trechos em que a navegação não seja possível.

Em alguns percursos, as urnas passam por diferentes meios de transporte até chegar aos locais de votação. A viagem pode começar em uma embarcação de maior porte, continuar em barcos menores e terminar por via terrestre ou aérea.



No Amazonas, cerca de 4 mil seções dependem somente do transporte fluvial. No Pará, 622 das 1.691 seções consideradas ribeirinhas só podem ser acessadas por via fluvial

No Amazonas, o transporte fluvial está presente em diferentes etapas. As embarcações levam urnas aos polos de distribuição, transportam materiais para os municípios e fazem o deslocamento de equipamentos, equipes e alimentação das sedes municipais até as comunidades rurais.

Segundo o Tribunal Regional Eleitoral do Amazonas (TRE-AM), aproximadamente 4 mil seções eleitorais dependem exclusivamente da navegação.

O Amazonas possui ainda 49 comunidades classificadas pela Justiça Eleitoral como locais de difícil acesso. Para chegar a essas áreas, a operação pode recorrer a aviões ou helicópteros, conforme a disponibilidade das aeronaves e as condições de cada percurso.

Na primeira remessa, além das 467 urnas eletrônicas, foram transportadas cabines de votação, baterias, cabos, sacolas, cadernos de votação e outros materiais necessários às eleições.

Mais de 400 mil eleitores

No Pará, 400.536 eleitores ribeirinhos estão aptos a votar em 2026. O número representa 6,39% do eleitorado estadual, estimado atualmente em 6.265.355 pessoas.

Das 22.072 seções eleitorais do estado, 1.691 são consideradas ribeirinhas. Entre elas, 622 só podem ser acessadas por via fluvial.

De acordo com o Tribunal Regional Eleitoral do Pará (TRE-PA), 3.299 urnas eletrônicas serão transportadas por embarcações. Ao todo, 69 municípios dependem total ou parcialmente do transporte hidroviário para a realização das eleições.

A operação prevê ainda a mobilização de 4.310 veículos terrestres e fluviais para o transporte de pessoas, urnas, materiais e demais equipamentos necessários à votação.

A distribuição utiliza embarcações de diferentes portes, veículos terrestres e aeronaves. Em

determinadas localidades, o transporte fluvial cobre a maior parte do percurso. Em outras, as urnas e as equipes seguem de barco até um ponto onde o deslocamento precisa continuar por terra ou pelo ar.

A estrutura permite alcançar comunidades ribeirinhas, indígenas, quilombolas e outras localidades de difícil acesso da Amazônia paraense.

Alteração de rotas

As condições dos rios influenciam diretamente as rotas, o tipo de embarcação e o tempo das viagens. Durante a seca, a redução da profundidade e o surgimento de bancos de areia podem restringir ou impedir a circulação de barcos de médio e grande porte.

Nessas situações, embarcações menores e de menor calado, como as rabetas, podem substituir os barcos inicialmente previstos. Em determinados trechos, equipamentos e equipes também po-

dem seguir em triciclos, veículos de tração animal ou até mesmo a pé.

A mesma rota pode apresentar condições diferentes ao longo do ano. Um trecho percorrido por uma embarcação de maior porte durante a cheia pode exigir um barco menor no período de vazante.

A cheia também pode dificultar a operação. O aumento da correnteza e outras alterações nas condições de navegabilidade exigem atenção e podem tornar os deslocamentos mais complexos. No Pará, o regime de marés acrescenta outra variável ao planejamento, já que as oscilações no nível das águas podem alterar as condições de acesso e dificultar a previsão da duração dos percursos.

Por isso, a operação exige acompanhamento das condições de navegabilidade, definição de rotas alternativas e articulação com forças de segurança e estruturas de apoio aos transportes fluvial, terrestre e aéreo.

TRANSPORTES | Aviação

Slots e tributos dificultam entrada de novas aéreas no Brasil

Governo aposta em integração regional e abertura de mercado, mas especialistas apontam barreiras domésticas à concorrência

Divulgação

Estadão Conteúdo

O governo federal avança em duas frentes para estimular o setor aéreo: uma agenda de integração regional com os países da América do Sul e uma estratégia para ampliar a concorrência e atrair novas companhias ao mercado brasileiro, incluindo empresas de baixo custo (low cost) e ultrabaixo custo (ultra low cost).

Especialistas do setor aéreo avaliam, entretanto, que os principais obstáculos para novos entrantes continuam sendo domésticos, como a concentração de slots — autorizações para pousos e decolagens em horários específicos — nos principais aeroportos do País, a capacidade de reação das empresas já estabelecidas e a carga tributária.

Uma das barreiras apontadas é justamente a concentração dos slots em aeroportos como os de São Paulo, Brasília e Rio de Janeiro. Na avaliação do mercado, os horários mais atrativos já estão distribuídos entre as companhias tradicionais, reduzindo o espaço para novos concorrentes sem uma eventual redistribuição.

Além disso, as empresas já estabelecidas contariam com vantagens competitivas difíceis de replicar por novos entrantes, como programas de fidelidade consolidados, contratos corporativos e



Uma das barreiras apontadas por especialistas do setor para novos entrantes é justamente a concentração dos slots em aeroportos como os de São Paulo, Brasília e Rio de Janeiro

presença dominante nos principais terminais do País. Isso permite reagir rapidamente à chegada de concorrentes, com redução de tarifas em rotas específicas ou ampliação da oferta de assentos.

O professor da Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) e ex-conselheiro do Tribunal Administrativo de Defesa Econômica (Cade), Ricardo Ruiz, afirma que esse cenário torna o mercado brasileiro excessivamente arriscado para novos operadores.

“Não é possível fazer conectividade numa malha alternativa sem passar pelos grandes aeroportos em que elas já operam. Esses aeroportos estão estrangulados. Algo concreto que pode ser feito é redistribuir slots. Aí a briga vai ser grande. Temos três empresas robustas aqui que são capazes de reagir. Isso torna a entrada arriscada”, afirma.

A diretora do Depar-

tamento de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias do Ministério de Portos e Aeroportos, Clarissa Barros, concorda que o acesso aos aeroportos congestionados é um tema relevante para ampliar a concorrência, mas avalia que a discussão não pode ser reduzida aos slots. Segundo ela, a transformação do mercado aéreo depende também de avanços em temas como judicialização, tributação, custos regulatórios e harmonização de regras entre os países da região.

“Nenhuma medida isolada é capaz de alterar o mercado aéreo no Brasil. Precisamos de uma atuação convergente, mas existe a possibilidade de uma empresa se instalar no Brasil e não entrar em Congonhas e, mesmo assim, conseguir desenvolver uma operação competitiva. É muito mais restrito, evidentemente; o acesso aos aeroportos centrais favorece essa

entrada, mas não é uma limitante”, afirmou.

Segundo Clarissa, a ampliação das liberdades aéreas faz parte de uma estratégia mais ampla de integração regional e possibilidade de abertura de mercado e não deve ser vista apenas como uma política de atração de empresas low cost. O objetivo é criar um ambiente mais integrado para a aviação sul-americana, permitindo maior circulação de empresas, profissionais e investimentos e liberdade para a iniciativa privada. Entende-se por liberdade aérea a expansão gradual da possibilidade de atuação das aéreas estrangeiras no Brasil e também das companhias brasileiras no exterior.

Revisão tributária

Para o doutor em economia e professor do Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa (IDP) e do Instituto

Superior de Ciências Sociais e Políticas (ISCSP), da Universidade de Lisboa, José Roberto Lisboa, a estratégia do governo ainda é insuficiente sem uma revisão da estrutura tributária incidente sobre a aviação.

Ele afirma que a ampliação das liberdades aéreas deveria ser acompanhada por medidas de harmonização regulatória, alívio tributário e criação de condições isonômicas para empresas brasileiras e estrangeiras.

“O governo tem que abrir o céu e, junto, se abrir para adotar medidas estratégicas, corajosas e coerentes que reestruturam a aviação brasileira; aí sim, reduza custos e preços, crucial para aumentar o volume de passageiros e de carga”, diz.

O chefe da Assessoria de Relações Internacionais da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Marcelo Lima, avalia que a atualização regulatória do setor aéreo deve fazer com que novos modelos de negócio possam chegar ao Brasil.

“Se a gente trabalhar para deixar mais eficiente, outros modelos de negócios podem entrar no Brasil. Há muitas possibilidades. O trabalho, o dever de casa do governo e da reguladora é permitir, é propiciar um ambiente de negócios favorável, competitivo, justo, para que o privado decida quais são os melhores modelos de negócio e atrair grupos internacionais, atrair grupos de outras regiões que demonstraram interesse em atuar aqui no Brasil”, afirmou.

TRANSPORTES | Opinião

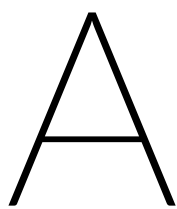


WALDECK ORNÉLAS

Especialista em Planejamento Urbano-regional e autor dos livros “Cidades e Municípios: gestão e planejamento” e “Bahia Urgências do Presente”
opinioao@portalbenews.com.br

▶ PLANEJAMENTO

A esfinge baiana



A partir do início de 2025, chamei a mim a tarefa de acompanhar o andamento de um conjunto estratégico de projetos de infraestrutura de interesse da Bahia que tramitam nos escaninhos da burocracia de Brasília. Não se trata de propostas para o futuro, mas de recuperar condições que já dispúnhamos e que, com o tempo, se esvaíram, mas que são essenciais para a retomada do processo de desenvolvimento do Estado. Por isto, apelidei de agenda de expectativas. Ocorre que, desde então, nada ganhou decisão resolutiva.

O engate da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico) com a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) – fadado a mudar a geografia econômica do país – continua empacado na concessão da Fiol I – trecho Ilhéus-Caetité e do Porto Sul. A Fiol II – trecho Caetité-Barreiras, em execução pela Infra, que deveria estar concluída em 2027, vem tendo o seu cronograma alinhado ao atraso da Fiol I. Nivela-se por baixo, independente dos danos causados à economia.

Pelo menos a definição institucional foi adotada, sendo agora denominada Corredor Leste-Oeste. Mas, originalmente prevista para maio/26, esta concessão não terá interessados enquanto persistir o imbróglio da Fiol I. Como se não bastasse, viu-se esgotar, no último dia 30, o prazo de vigência da concessão da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), sem que tenha sido concluído o que deveria ser uma renovação antecipada. Sobrou a pior das soluções: a extensão da inepta concessão, por mais dois anos, a título de dar tempo para a conclusão do processo.

Único avanço foi a definição de que a renovação incluirá a antiga Linha Sul, no trecho Corinto (MG)-Campo Formoso (BA) – agora denominada Ferrovia Minas-Bahia.

Na frente rodoviária, a concessão da Via Bahia foi finalmente rescindida em maio de 2025, tendo o Dnit assumido a gestão das BR-116 Sul – trecho Feira de Santana-Divisa BA-MG e BR-324 – Trecho Feira-Salvador, até que fosse feita a licitação da nova concessão, prevista para até dezembro do mesmo ano. Agora denominada Corredor 2 de Julho, a nova licitação já escorregou para o ano de 2027.

Como as obras de modernização da Feira-Salvador só serão iniciadas dois anos após a assinatura do futuro contrato de concessão, e durarão três anos para serem concluídas, já estamos falando de 2032 como o ano de referência para ter de volta a normalidade do tráfego.

Em seu lugar, foi priorizada a concessão da Rota dos Sertões, abrangendo a BR-116 Norte, no trecho de Feira de Santana a Salgueiro (PE), cujo leilão foi realizado no último mês de maio. A urgência foi substituída por uma prioridade questionável, seja pelo fluxo de veículos, seja por desconsiderar a importância do aglomerado urbano de Juazeiro/Petrolina, mais importante polo de fruticultura irrigada do país.

Nada se fala sobre a BR-101 – a Rio-Bahia litorânea. Do mesmo modo, sequer se consegue que seja incluída no programa de concessões a BR-

242 – de Luís Eduardo Magalhães a Rafael Jambeiro, na BR-116, única alternativa de curto prazo para a movimentação dos grãos do Oeste baiano até o litoral. Ao contrário, vê-se em andamento providências para a concessão da BR-020, de Luís Eduardo Magalhães a Brasília – adicionado o trecho da BR-242, de Luís Eduardo a Barreiras, consolidando cada vez mais o isolamento logístico da Bahia.

Até parece que há, no âmbito federal, uma opção deliberada, para condenar a Bahia ao isolamento.

Ainda em 2025, em balanço de meio de ano, incluí na pauta a Hidrovia do Rio São Francisco, cuja reativação passou a ser considerada. Anunciada a delegação à Codeba, isto ainda não aconteceu, embora tenha sido autorizada a realização dos estudos preliminares necessários.

No setor portuário, com investimentos privados, encontra-se em ampliação o Tecon-Salvador – único terminal de contêineres da Baía de Todos os Santos – agora sob controle acionário da MSC. Paralelamente, após sua modernização pelo arrendatário, o terminal de granéis sólidos do Porto de Aratu acaba de ser adquirido pela empresa filipina ICTSI, marcando a chegada de um terceiro player internacional ao Complexo Portuário da BTS (BTS-Port). Antes, a Acelen – controlada pelo grupo Mubadala – já houvera promovido a modernização do Temadre, especializado em granéis líquidos.

Como se vê, os portos têm sido a válvula de escape ao isolamento logístico em que se encontra mergulhada a Bahia, mas servindo apenas à Região Metropolitana e ao Polo Petroquímico, haja vista a inexistência de integração ferroviária e – pasme-se – até mesmo rodoviária. Nesse contexto, foi abortada uma chamada concessão parcial da Codeba, por sua total inconsistência.

Fato é que, até agora, as expectativas não se concretizaram. Desde então, nada foi finalizado e contratado. O que temos são novos nomes para velhos problemas que, no entanto, permanecem insolúveis.

2025, que poderia ter se tornado um ano de ouro para a Bahia, até agora não acabou. A Agenda de Expectativas então desenhada, e que fora prorrogada para o ano de 2026, continua inteiramente em aberto.

Nesta hora, é preciso, pelo menos, que este tema venha à agenda de discussões da presente campanha eleitoral.

Com a reforma tributária, realizada apenas pelo lado do consumo, extinguem-se plenamente, em 2033, os incentivos fiscais estaduais, razão ainda mais imperiosa para que haja disponibilidade de infraestrutura, condição elementar e primária para a atração de novos investimentos e a expansão da economia.

Como ainda não foi decifrada, a esfinge está devorando a Bahia.

Waldeck Ornélas escreve quinzenalmente para o BE News, com seus artigos publicados sempre às segundas-feiras.

O QUE TEMOS SÃO NOVOS NOMES PARA VELHOS PROBLEMAS QUE, NO ENTANTO, PERMANECEM INSOLÚVEIS

BRASIL EXPORT

Concessões de hidrovias e serviços portuários serão debatidas no Sul Export

Painel discutirá modelos para atração de investimentos privados, dragagem, manutenção de calados e medidas de resiliência climática

Da Redação
redacao.jotnal@redebenews.com.br

Os desafios para ampliar a participação privada em hidrovias e serviços portuários da região Sul estarão em debate no Sul Export 2026, que será realizado nos dias 17 e 18 de setembro, em Foz do Iguaçu (PR). A discussão vai reunir representantes do setor para analisar experiências já adotadas, alternativas de modelagem de concessões e medidas voltadas à melhoria da infraestrutura aquaviária.

O painel “Desafios para o desenvolvimento e concessão de hidrovias e serviços nos portos da região Sul” está marcado para as 11h15 do dia 17. Entre os

principais pontos previstos estão os caminhos para tornar os projetos mais atrativos ao capital privado e as condições necessárias para ampliar investimentos em infraestrutura.

A programação também prevê uma análise das experiências de concessões já em andamento na região Sul. A proposta é avaliar os modelos adotados e discutir como esses projetos podem contribuir para ampliar a capacidade e a eficiência dos corredores de transporte aquaviário.

Outro eixo será a estruturação de concessões capazes de combinar investimentos privados com necessidades de longo prazo do setor. A discussão deverá abordar mecanismos para melhorar a atratividade econômica dos projetos

e criar condições para a realização de intervenções permanentes na infraestrutura.

Questões relacionadas à dragagem também terão espaço no debate. A manutenção dos canais e das profundidades necessárias à navegação está entre os fatores que interferem diretamente na capacidade de atendimento dos portos e na regularidade das operações.

O painel tratará ainda de dragagem estruturante e manutenção de calados, além da adoção de boas práticas voltadas à resiliência climática. O tema ganhou relevância para a infraestrutura de transportes da região Sul diante dos impactos provocados por eventos meteorológicos extremos sobre rios, aces-



Divulgação

O painel reunirá representantes do setor para analisar experiências já adotadas, alternativas de modelagem de concessões e medidas voltadas à melhoria da infraestrutura aquaviária

sos portuários e demais estruturas logísticas.

A apresentação do painel será feita por Cristiano Della Giustina, diretor de Planejamento da Infra S/A. A moderação ficará a cargo de Leopoldo Figueiredo, diretor-geral da Rede BE News. Entre os debatedores com participação confirmada está Osmari de

Castilho Ribas, diretor-superintendente administrativo da Portonave.

O Sul Export 2026 integra a agenda do Grupo Brasil Export e será realizado no Bourbon Thermas Eco Resort, em Foz do Iguaçu. No dia 18, a programação prevê uma visita técnica ao Porto Seco de Foz do Iguaçu, operado pela Multilog.

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 Trílice 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 Fertilizante; 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

Abol lança guia para orientar logística de medicamentos

Publicação reúne parâmetros para armazenamento, transporte e distribuição e busca aproximar exigências regulatórias da rotina dos operadores logísticos

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol) lançou um guia voltado às operações de armazenamento, transporte e distribuição de medicamentos e produtos para a saúde. O conteúdo do e-book foi apresentado no último dia 18, durante evento realizado no auditório da sede da entidade, em São Paulo.

O “Guia Prático: Logística farmacêutica aplicada à gestão dos Operadores Logísticos” foi desenvolvido ao longo de três anos por profissionais de empresas associadas à Abol. A publicação considera as RDCs 430/2020, 938/2024 e 939/2024, da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), que tratam de regras aplicáveis ao segmento.

Segundo a entidade, cerca de metade dos operadores logísticos atende a indústria farmacêutica. Entre as empresas filiadas à Abol, esse percentual se aproxima de 90%.

Um dos objetivos da publicação é transformar conceitos regulatórios em orientações aplicáveis à rotina das empresas. Entre os temas abordados estão boas práticas, segurança ambiental, regimes fiscais, logística reversa e critérios relacionados à compatibilidade de produtos. O material também traz uma tabela elaborada a partir de consultas a mais de 200 farmacêuticos.

O guia dedica ainda atenção à diferenciação entre mercadorias em trânsito e atividades de armazenagem, além de tratar do conceito de cross-docking.

A intenção é estabelecer referências que possam auxiliar tanto os operadores quanto os agentes responsáveis pela fiscalização.

O CCO Life Sciences da AGV e diretor de Logística de Produtos de Interesse à Saúde da Abol, Kleber Fernandes, que coordenou os trabalhos, afirmou que a necessidade de esclarecer essas definições ganhou força após a publicação da RDC 430.

“Quando começamos o trabalho, precisávamos explicar a taxonomia de cross-docking. Há anos buscamos esclarecer essa questão, principalmente depois da RDC 430. O guia nasceu dessa necessidade de colocar na prática a figura do OL dentro desse universo”, explicou.

A publicação também diferencia terminais de car-

ga, nos quais são realizados procedimentos como recebimento, transbordo, agendamento e troca de produtos, das estruturas destinadas à armazenagem. Na logística farmacêutica, essas operações estão sujeitas a exigências específicas relacionadas à temperatura, rastreabilidade e integridade dos medicamentos.

Para o presidente do Conselho Deliberativo da Abol, Ricardo Buteri, a iniciativa também contribui para aproximar empresas, indústria e órgãos reguladores.

“É um marco para a Abol. Hoje, temos na mesma sala, a indústria, o Operador e os agentes federais, quem fiscaliza e quem regula. O próximo passo é ampliar esse olhar para todo o ecossistema,

incluindo a última milha, pois tudo o que precisamos alcançar, em termos de investimento, cumprimento da legislação e qualidade, deve estar conectado até a chegada do medicamento à casa do consumidor”, destacou.

Diferenças de interpretação

Durante o evento, também foram discutidas diferenças na aplicação das normas entre estados e municípios, principalmente em relação a licenciamento, estruturas e procedimentos.

Segundo a Abol, a obtenção ou renovação de licenças e a implantação de novas estruturas podem levar meses. Dependendo das características da operação e das exigências aplicáveis, o prazo para iní-

cio das atividades no segmento farmacêutico pode superar 120 dias e chegar a 180 dias.

“Precisamos de uma logística farmacêutica cada vez mais segura e eficiente. O alinhamento é necessário para que as empresas consigam planejar seus investimentos e operações com maior assertividade”, afirmou a diretora executiva da Abol, Marcella Cunha.

Fernandes ressaltou que o guia deverá acompanhar a evolução do setor e receber atualizações ao longo do tempo. “Queremos que seja um livro simples e objetivo, uma leitura de cabeceira. Não é uma verdade absoluta. Temos certeza de que, em pouco tempo, essa literatura receberá novos inputs. A meta é somar à curva de aprendizado do setor”, afirmou.

Divulgação



O conteúdo do “Guia Prático: Logística farmacêutica aplicada à gestão dos Operadores Logísticos” foi apresentado no último dia 18, durante evento no auditório da sede da Abol

PETRÓLEO E GÁS

Petrobras prepara envio das plataformas P-80 e P-82 para o Brasil

Varejista acumula oito trimestres de prejuízo, fecha 298 lojas, reduz quadro de funcionários e aprofunda plano de reestruturação

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

A Petrobras e a Seatrium realizaram, na última quinta-feira (27), a cerimônia de batismo e sailaway das plataformas P-80 e P-82, no estaleiro Tuas Boulevard Yard, em Singapura. As duas unidades serão destinadas ao campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos, e têm início de produção previsto para 2027.

As plataformas estão na fase final de integração dos módulos e deverão partir para o Brasil nas próximas semanas. A P-80, também denominada Búzios 9, será a primeira a deixar o estaleiro.

Cada unidade terá capacidade para produzir 225 mil barris de petróleo por dia e processar 12 milhões de metros cúbicos de gás diariamente. Segundo a Petrobras, trata-se de uma das maiores capacidades de produção entre plataformas desse tipo em operação na indústria offshore.

Búzios é atualmente o maior campo brasileiro em reservas e produção. A P-80 e a P-82 fazem parte de um novo ciclo de unidades de alta capacidade planejado pela companhia para ampliar a produção no pré-sal.

Durante a cerimônia em Singapura, a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, afirmou que as duas plataformas integram um conjunto de seis unidades previstas nesse ciclo.

“São duas plataformas gigantes para nosso campo



A cerimônia de batismo e sailaway das plataformas P-80 e P-82 foi realizada pela Petrobras e pela Seatrium na quinta-feira, dia 27, no estaleiro Tuas Boulevard Yard, em Singapura

gigante de Búzios. Elas compõem um novo ciclo de seis unidades de elevada capacidade de produção, iniciado com o FPSO Almirante Tamandaré, que opera em Búzios acima da capacidade de projeto, com produção recorde de 270 mil barris de petróleo por dia”, disse.

Além da P-80 e da P-82, a Petrobras prevê a conclusão das plataformas P-83, P-84 e P-85, destinadas, respectivamente, aos campos de Búzios, Atapu e Sépia.

“Em seguida da P-80 e da P-82, concluiremos a P-83, a P-84 e a P-85, que vão para os campos de Búzios, Atapu

e Sépia, respectivamente. Esperamos alcançar em todas essas unidades produção superior a 225 mil barris por dia”, afirmou Magda.

Construção

A construção das plataformas foi contratada pelo

modelo EPC, sigla em inglês para engenharia, suprimentos, construção e comissionamento. Nesse formato, a empresa contratada fica responsável por todas as etapas até a entrega da unidade pronta para operação.

Parte dos módulos das duas plataformas foi construída no Brasil. No caso da P-80, módulos de processo foram fabricados no estaleiro Seatrium BrasFELS, em Angra dos Reis (RJ). Já módulos da P-82 foram produzidos no Estaleiro Seatrium Aracruz, no Espírito Santo.

Outras etapas de construção ocorreram na China, em Singapura e na Indonésia. Depois de concluídos, os módulos foram transportados para Singapura, onde passaram pela integração final antes do envio das plataformas ao Brasil.

Segundo a Petrobras, as unidades também contarão com tecnologias e soluções digitais voltadas à eficiência operacional e energética.



Durante a cerimônia em Singapura, a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, afirmou que as duas plataformas integram um conjunto de seis unidades previstas nesse ciclo



Divulgação

Divulgação



HUDSON CARVALHO

Diretor-executivo da BE Academy, consultor em Estratégia de Gestão de Pessoas e especialista em liderança, cultura organizacional e desenvolvimento executivo

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

GESTÃO

O que tem na geladeira?

Criatividade, inovação e gestão de recursos funcionam melhor quando a primeira pergunta que fazemos a nós mesmos é: O que podemos fazer com o que já temos?

“Estudo todo santo dia [...] Tudo novo o tempo todo.”
Julio Andery. Publicitário brasileiro.
Fundador e CEO da agência Lavanderya.

Minha mãe, D. Ébe, diz que uma das tarefas mais difíceis de uma dona de casa é decidir o cardápio de cada dia.

É preciso variar. Um gosta de uma coisa, o outro não. Ontem teve carne. Anteontem, massa. Alguém não gosta de peixe. E amanhã começa tudo outra vez.

Agora imagine que, no meio disso, um filho apareça sem avisar:

— Oi, mãe. Vim almoçar!

A resposta imediata:

— Por que não avisou antes? Não tenho nada!

Algum tempo depois, porém, a mesa está posta.

Aparece uma salada, um arroz, alguma coisa congelada, uma massa improvisada. Aquele pedaço de queijo encontra uma utilidade. As sobras do dia anterior ganham uma segunda chance.

— Mãe, você não disse que não tinha nada?

— Fiz com o que tinha na geladeira.

Genial!

Aí está uma definição de criatividade que dificilmente encontraremos nos manuais. Ela não começa pelo que falta, mas pelo que está disponível.

A geladeira não recebeu novos ingredientes entre o “não tenho nada” e o almoço. Ninguém foi ao supermercado. O que produziu o resultado foi a atitude perante o desafio. Em vez de “o que está faltando?”, surge: “O que posso fazer com o que tenho?”

Essa mudança de perspectiva é relevante também para empresas. Em ambientes de restrição orçamentária, pressão por produtividade e transformação digital, a inovação, sempre necessária, não significa necessariamente inventar algo do zero.

Vamos inovar à partir do que já temos. Encontrar uma nova combinação para recursos, pessoas, informações e tecnologias que já existem.

Um ingrediente, sozinho, sempre será ele próprio. Mas, combinado com outro, usado de maneira diferente, recuperado do fundo de uma gaveta, passa a participar de algo que, minutos antes, não existia.

Inovação também é a capacidade de combinar melhor o que já está disponível.

A ideia para este artigo nasceu de uma conversa com meu amigo Julio Andery, publicitário, VP de Criação premiado no Brasil e no Exterior, com trajetória construída em algumas das principais agências brasileiras, Fundador e CEO da Lavanderya.

Uma ideia, sacada do turbilhão de boas ideias que Julio gera à velocidade da luz.

Enquanto pensava na provocação que ele me trouxe, lembrei-me de minha mãe e de sua eterna questão sobre o cardápio.

De um lado, alguém que fez da criatividade uma profissão. Do outro, alguém que a pratica há décadas sem precisar dar esse nome ao que faz.

Os dois me levaram à mesma geladeira. Há, porém, um cuidado importante

nessa história, sem romantizar a escassez.

Geladeiras podem estar realmente vazias. Empresas podem não dispor do orçamento, das pessoas qualificadas, dos equipamentos ou do conhecimento necessários para realizar alguma coisa.

Entendo que as limitações não desaparecem apenas por entusiasmo, capacidade de improvisação ou pensamento positivo.

Mas, ... reconhecer uma restrição é muito diferente de transformá-la automaticamente em impossibilidade de fazer. É nesse ponto que a busca pelas condições ideais, lamentavelmente, torna-se uma excelente justificativa para não começar.

Começaremos quando tivermos mais orçamento, mais gente, um novo equipamento, um novo sistema, mais informações. Quando houver tempo.

Algumas dessas necessidades são legítimas. Indispensáveis, talvez.

A questão é descobrir quantas realmente impedem nosso primeiro movimento — e quantas apenas nos acostumamos a colocar diante dele.

A mãe não espera a geladeira ideal. Ela cozinha.

Algumas organizações sofrem além das limitações concretas que possuem. Somam, a esse sofrimento, a falta de imaginação sobre o uso daquilo que já possuem.

Teste sua equipe e perceberá que pessoas sabem fazer coisas que nunca lhes perguntamos se sabiam. Reveja um processo e perceberá que informações repousam em áreas diferentes sem jamais serem colocadas lado a lado.

Não é proibido partir do zero absoluto, mas, repito, estamos falando que criar alguma coisa a partir do que temos é muito efetivo. De olhar novamente, com outro olhar

Nas organizações, isso significa fazer perguntas diferentes diante dos mesmos recursos:

Quem mais poderia contribuir?

Que processo pode ser combinado com outro?

Que solução já existe, mas ainda não foi aplicada?

O que podemos testar em pequena escala, antes de esperar pelas condições perfeitas?

Começamos com o que está à mão e o caminho, nos mostra o que mais será necessário.

Uma organização criativa não é aquela que nunca enfrenta restrições. É aquela que não transforma cada restrição em motivo para permanecer parada.

A mesa está posta. E, quando todos se sentam para comer, ninguém está mais discutindo o cardápio que poderia ter sido feito. Estão almoçando.

Talvez seja esse o teste mais simples para uma ideia dentro de uma organização: ela ficou apenas na conversa ou já chegou à mesa?

Antes de concluir que falta alguma coisa, abra a geladeira mais uma vez. Depois, comece a cozinhar.

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



O mercado de trabalho nos setores portuário e logístico tem novas oportunidades abertas em diferentes regiões do país. Nesta semana, as vagas incluem funções ligadas à operação, liderança, manutenção, comércio exterior e atividades administrativas, atendendo desde profissionais com ensino fundamental até candidatos com formação técnica ou superior.

REGIÃO NORTE

► *Ensino desejável formação Técnica ou Superior em Logística ou áreas correlatas*

LÍDER OPERACIONAL

Empresa: Grupo LSL
Cidade: Manaus - AM
Requisitos: O candidato deve ter experiência em operações logísticas, ambiente industrial e movimentação de materiais, além de conhecimento sobre normas e procedimentos de segurança. Também é necessário ter capacidade para identificar riscos, acompanhar e orientar equipes e conhecimentos básicos de indicadores de produtividade, qualidade, segurança e absenteísmo.
Atividades: Atuar nas operações logísticas e no ambiente industrial, acompanhando as rotinas de movimentação de materiais e garantindo o cumprimento dos procedimentos e padrões operacionais. O profissional também deverá orientar as equipes, identificar e prevenir riscos, acompanhar indicadores de desempenho e contribuir para a melhoria contínua dos processos, sempre com foco em segurança, produtividade e qualidade.
Link de inscrição: <https://shre.ink/GZbC>

► *Ensino médio completo*

COORDENADOR DE LOGÍSTICA

Empresa: RodaCoop
Cidade: Porto Velho - RO
Requisitos: É desejável formação técnica ou superior em Logística ou áreas correlatas. O candidato deve ter experiência em operações logísticas, ambiente industrial e movimentação de materiais, além de conhecimento sobre normas e procedimentos de segurança. Também é necessário ter capacidade para identificar riscos, acompanhar e orientar equipes e conhecimentos básicos de indicadores de produtividade, qualidade, segurança e absenteísmo. O perfil buscado é de uma pessoa disciplinada, organizada, proativa, comprometida e focada em resultados e melhoria contínua.
Atividades: Atuar nas operações logísticas e no ambiente industrial, acompanhando as rotinas de movimentação de materiais e garantindo o cumprimento dos procedimentos e padrões operacionais. O profissional também deverá orientar as equipes, identificar e prevenir riscos, acompanhar indicadores de desempenho e contribuir para a melhoria contínua dos processos,

sempre com foco em segurança, produtividade e qualidade.
Link de inscrição: <https://shre.ink/GZbI>

REGIÃO NORDESTE

► *Ensino superior completo em Educação Física*

PROFESSOR DE GINÁSTICA LABORAL

Empresa: Complexo Industrial e Portuário do Pecém
Cidade: Pecém - CE
Requisitos: É necessário ter carteira CREF ativa, experiência prévia comprovada na área e comprovação de curso de extensão em Ginástica Laboral.
Atividades: O profissional será responsável por realizar atividades de Ginástica Laboral em grupo, promovendo exercícios e práticas voltadas ao bem-estar dos colaboradores.
Link de inscrição: <https://shre.ink/GvsH>

► *Ensino médio completo*

ANALISTA DE LOGÍSTICA - ZPE

Empresa: Afonso França
Cidade: Caucaia - CE
Requisitos: É necessário ter experiência em logística, preferencialmente em obras, indústria ou ambiente portuário. Também é desejável conhecimento das operações da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Complexo Portuário do Pecém, além de vivência com processos de controle aduaneiro e utilização do Sistema Integrado de Controle Aduaneiro (SICA). O profissional deve ter conhecimento em documentação fiscal e transporte de cargas, além de domínio do Pacote Office, especialmente Excel.
Atividades: O profissional será responsável pelo controle e acompanhamento das operações de entrada e saída de veículos, motoristas e cargas em ambiente de ZPE. Entre as atividades estão a realização de cadastros, solicitações de acesso e liberações no SICA, o acompanhamento do recebimento, movimentação e expedição de materiais, o controle de notas fiscais e documentos de transporte, o monitoramento de indicadores logísticos e o apoio na elaboração de controles e relatórios. Também prestará suporte às áreas internas, transportadoras e órgãos envolvidos nas operações da ZPE, além de executar demais atividades relacionadas à função.
Link de inscrição: <https://shre.ink/GvBe>

REGIÃO CENTRO-OESTE

► *Ensino fundamental completo*

OPERADOR LOGÍSTICO

Empresa: Não identificado
Cidade: Cuiabá - MT
Requisitos: Disponibilidade de horário. Experiência prévia na área será considerada um diferencial.
Atividades: O profissional será responsável pela carga e descarga de veículos, movimentação horizontal de mercadorias e atividades de recebimento, endereçamento, armazenagem, ressuprimento, separação, embalagem e expedição, seguindo as normas de acondicionamento. Também utilizará paleteiras manuais e leitores de código de barras, auxiliará nas rotinas e contagens de inventário, conferirá as datas de validade dos produtos recebidos e expedidos e manterá a organização e limpeza da área de trabalho e dos equipamentos utilizados.
Link de inscrição: <https://shre.ink/Gvf8>

► *Ensino não identificado*

OPERADOR LOGÍSTICO II

Empresa: G2L Logística
Cidade: Cuiabá - MT
Requisitos: É necessário ter experiência com operações logísticas e disponibilidade para atuar em Cuiabá (MT). Para a função, é importante ter conhecimento em procedimentos de carga e descarga, movimentação de cargas e operação de equipamentos logísticos, como empilhadeira e ponte rolante. A experiência com esses equipamentos e os treinamentos exigidos para sua operação serão considerados conforme a função.
Atividades: O profissional será responsável por orientar motoristas e usuários sobre normas, procedimentos e localização, além de preparar caminhões para carregamento e descarregamento de acordo com os pedidos expedidos. Também realizará carga e descarga de veículos e vagões, utilizando equipamentos de movimentação de cargas quando necessário. Entre as atividades estão ainda a operação de empilhadeiras, pontes rolantes de controle e outros equipamentos de pequeno e médio porte, a realização de inspeções e checklists antes e depois da operação e a comunicação imediata de eventuais falhas ou condições inadequadas dos equipamentos ao superior responsável.
Link de inscrição: <https://shre.ink/Gvlw>

REGIÃO SUDESTE

► *Ensino médio completo*

OPERADOR LOGÍSTICO

Empresa: Grupo Mirassol
Cidade: Louveira - SP

Requisitos: É necessário ter habilitação ativa, curso de operador de empilhadeira e certificação NR 11. Também é exigida experiência com movimentação de cargas utilizando empilhadeiras a gás e elétricas, além de vivência em conferência e armazenamento.
Atividades: O profissional atuará na movimentação, conferência e armazenamento de cargas, realizando o correto manuseio e organização dos materiais. A vaga tem oportunidades nos 1º, 2º e 3º turnos, e também é destinada a pessoas com deficiência (PCD).
Link de inscrição: <https://shre.ink/GvWm>

► *Formação técnica completa em Eletromecânica, Eletrotécnica, Elétrica, Automação Industrial ou áreas correlatas.*

TÉCNICO(A) DE MANUTENÇÃO DE CAMPO - OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

Empresa: ManpowerGroup
Cidade: Paulínia - SP
Requisitos: Graduação em Engenharia Elétrica, Engenharia de Controle e Automação, Engenharia Mecatrônica ou áreas afins será considerada um diferencial. Também é necessário possuir CNH categoria B e ter disponibilidade para atuação em campo e realização de deslocamentos frequentes. Veículo próprio será considerado desejável. A oportunidade também é destinada a pessoas com deficiência (PCD).
Atividades: O profissional será responsável pela assistência técnica e pós-venda dos sistemas de supressão de poeira instalados em terminais portuários de exportação de grãos em Santos (SP). Entre as atividades estão a execução de manutenções preventivas, inspeções dos equipamentos, monitoramento dos sistemas de bombeamento, dosagem, instrumentação, automação e aspersão, além do acompanhamento do consumo e da dosagem do aditivo utilizado no sistema. Também realizará limpeza e inspeção de filtros e bicos aspersores, aferições e calibrações, registro de parâmetros operacionais, emissão e controle de ordens de serviço e elaboração de relatórios técnicos. O profissional deverá ainda comunicar falhas e necessidades de manutenção corretiva, zelar pelos equipamentos e ferramentas, cumprir as normas de segurança, saúde e meio ambiente e manter relacionamento técnico com a equipe operacional do cliente.
Link de inscrição: <https://shre.ink/Gvp1>

REGIÃO SUL

► *Ensino Superior cursando ou completo em Comércio Exterior, Relações Internacionais, Administração ou áreas correlatas*

ANALISTA OPERACIONAL DE IMPORTAÇÃO

Empresa: CRJA Consultoria
Cidade: Itajaí - SC
Requisitos: É necessário ter experiência sólida em operações de importação marítima e/ou aérea, acompanhando processos desde o embarque até a entrega da mercadoria. Também é necessário domínio do Pacote Office, especialmente Excel, e familiaridade com sistemas ERP de Comércio Exterior, como iGlobal, BySoft, Conexos ou similares. Inglês intermediário a avançado é necessário para leitura de documentos e comunicação com agentes internacionais. É importante ainda ter organização, foco em prazos, boa comunicação e agilidade na resolução de problemas.
Atividades: O profissional será responsável pelo acompanhamento dos processos de importação, desde o embarque até a entrega da mercadoria. Entre as atividades estão a análise, conferência e emissão de documentos de instrução de despacho, como BL, Commercial Invoice, Packing List e Certificate of Origin, além do registro e acompanhamento de Declaração de Importação (DI) e DUIMP nos sistemas operacionais e no Siscomex. Também realizará contato e alinhamento com agentes de carga, armadores, terminais portuários, despachantes e transportadoras, além de atuar na gestão de demurrage, prazos de liberação e custos operacionais dos processos.
Link de inscrição: <https://shre.ink/GvpC>

► *Ensino fundamental completo*

AUXILIAR DE LOGÍSTICA

Empresa: Adecco
Cidade: São José dos Pinhais - PR
Requisitos: É necessário ter disponibilidade de horário e experiência com atividades operacionais de manuseio, sendo este último um diferencial. Também é importante ter disponibilidade para atuar em escala 3x2.
Atividades: O profissional será responsável pela carga e descarga de caminhões, acompanhamento das mercadorias na esteira e direcionamento dos volumes para as praças de destino. Também realizará a separação e o manuseio de itens armazenados para composição de kits, fechamento e etiquetagem de embalagens, leitura dos volumes para expedição, reparo de embalagens danificadas e montagem de paletes.
Link de inscrição: <https://shre.ink/Gvlb>

Receita prevê obrigatoriedade do ‘split payment’ para 2028

A partir de 2027, o sistema deve começar a ser adotado de forma gradual e facultativa nas operações entre empresas, conhecidas como business to business (B2B)

Magnific

Estadão Conteúdo

A Receita Federal trabalha para tornar obrigatório em 2028 o uso do split payment, sistema que permitirá separar e recolher automaticamente a parcela correspondente aos novos impostos sobre o consumo no momento em que o pagamento for processado.

A previsão, porém, ainda não foi estabelecida em norma e dependerá da adaptação dos bancos e dos demais operadores de meios de pagamento. A informação foi divulgada pelo portal G1 e confirmada ao Estadão pela Receita.

Na prática, a meta de 2028 se refere à obrigatoriedade geral do mecanismo, e não ao início de seu funcionamento. A Receita espera que a plataforma esteja pronta no início de 2027, quando o split payment deverá começar a ser adotado de forma gradual e facultativa nas operações entre



Segundo a Receita Federal, a exigência só deverá ocorrer quando todos os meios de pagamento abrangidos pelo modelo estiverem preparados

empresas, conhecidas como business to business (B2B).

Em outras palavras, à medida que cada meio de pagamento e as instituições responsáveis por processá-lo forem integrados na plataforma, as empresas poderão escolher, transação por transação, se utilizam o split

payment ou mantêm o recolhimento tradicional. Os dois modelos, portanto, poderão coexistir durante a fase de implantação.

A exigência só deverá ocorrer quando todos os meios de pagamento abrangidos pelo modelo estiverem preparados.

O que é o split payment?

O split payment, que em tradução livre do inglês significa “pagamento dividido”, funcionará exatamente como sugere o nome: no momento do pagamento, a parcela correspondente ao imposto será separada do

valor destinado ao fornecedor do produto ou serviço.

Atualmente, em regra, uma empresa recebe o valor integral de uma venda, inclusive a parcela correspondente aos tributos. Depois, calcula quanto deve ao Fisco e faz o pagamento no prazo previsto pela legislação, geralmente por meio de um documento de arrecadação.

Com o novo sistema, a divisão será feita no momento do pagamento. A instituição responsável pela transação separará a parcela do imposto e a transferirá diretamente para o Fisco. O fornecedor receberá o valor da venda já descontado do tributo recolhido naquela operação.

O mecanismo será usado para o recolhimento da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), de competência federal, e do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), de competência compartilhada entre Estados, Distrito Federal e municípios. Os dois tributos foram criados pela reforma para substituir gradualmente os impostos cobrados atualmente sobre o consumo.

Fisco apura irregularidades em apostas

Investigação tem como foco um grupo empresarial que explora plataforma online

Estadão Conteúdo

A Receita Federal e o Ministério Público Federal (MPF) deflagraram, na sexta-feira, 28, a Operação Jogo de Sombras. O objetivo é apurar supostos crimes de sonegação fiscal, evasão de divisas e lavagem de dinheiro relacionados à exploração de apostas de quota

fixa (bets).

Segundo o órgão, são cumpridos seis mandados de busca e apreensão nos municípios de João Pessoa (PB), Recife (PE) e São Paulo (SP). As diligências contam com a participação de 28 servidores da Receita Federal, além de 10 procuradores da República, acompanhados por policiais do MPF e peritos da Secretaria de Perícia, Pesquisa e Análise (Sppea).

A investigação tem como foco um grupo em-

presarial responsável pela exploração de plataforma de apostas esportivas que teria movimentado mais de R\$ 5 bilhões apenas no ano de 2025. As apurações apontam que as supostas irregularidades tributárias e financeiras teriam ocorrido tanto antes quanto após a regulamentação do setor de apostas de quota fixa no Brasil.

De acordo com os elementos reunidos até o momento, os investigados teriam constituído uma

empresa de fachada em Curaçao com o objetivo de simular que a operação da plataforma ocorria fora do país em período anterior à regulamentação do segmento. As investigações indicam, contudo, que empresas nacionais vinculadas ao grupo seriam as verdadeiras responsáveis pela operacionalização das atividades no Brasil.

Também foram identificados indícios da utilização de instituições de pagamento e de operações fi-

nanceiras estruturadas para a movimentação de recursos entre o Brasil e o exterior. Parte desses valores teria retornado ao país sob a forma de pagamentos por prestação de serviços, em possível mecanismo destinado a justificar a repatriação de recursos.

As apurações revelaram ainda a possível utilização de contas bolsão mantidas em fintechs para dificultar o rastreamento da circulação dos recursos e a identificação de seus beneficiários finais.

JUSTIÇA

Justiça do DF marca audiência de conciliação com o Discord

Com foco na proteção de crianças e adolescentes, encontro será realizado na próxima quarta-feira (2) e terá a participação de representantes do MP, da União e da plataforma

Reprodução / Redes Sociais

Estadão Conteúdo

Uma audiência de conciliação entre o Discord e a Justiça Federal do Distrito Federal foi marcada para a próxima quarta-feira, 2, com a participação de representantes do Ministério Público, da União e da plataforma.

O processo surgiu por conta da ação civil pública da Justiça Federal contra o Discord por descumprimento de normas do Estatuto da Criança e do Adolescente e do Marco Civil da Internet.

No encontro, as duas partes do processo devem discutir medidas de proteção na plataforma para crianças e adolescentes. A Justiça Federal informou, ainda, que deve pedir esclarecimentos maiores sobre o caso.

“A amplitude das providências postuladas recomenda o esclarecimento do quadro fático atual, especialmente porque a própria pe-

tição inicial noticia a adoção de medidas preventivas pela Agência Nacional de Proteção de Dados - ANPD, cuja extensão, vigência e situação atual podem repercutir na aferição da necessidade e da urgência das medidas requeridas”, afirmou o juiz no despacho da audiência.

Um representante da ANPD foi convidado para acompanhar a audiência, que deve ocorrer às 14h30 na 14.ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal.

No último dia 26, a Advocacia Geral da União (AGU) entrou com uma ação civil pública na Justiça Federal contra a plataforma Discord por descumprimento de normas do Estatuto da Criança e do Adolescente e do Marco Civil da Internet.

Na ação, a AGU requer que a Justiça obrigue o Discord a aprimorar os instrumentos de supervisão e controle parental, de controle de idade dos usuários, de detecção e remoção de conteúdos nocivos e de comunicação às autoridades.

Requer ainda que, em



As duas partes do processo devem discutir medidas de proteção na plataforma para crianças e adolescentes

caso de descumprimento, seja aplicada multa de R\$ 500 mil por dia.

Conforme revelou o Estadão, um relatório da Secretaria Nacional de Direitos Digitais, vinculada ao Ministério da Justiça, identificou quatro infrações cometidas pela rede social Uma delas

seria a falta de medidas de prevenção à automutilação e suicídio.

O documento aponta ainda falha na implementação de mecanismos de aferição de idade, falta de configurações protetivas por padrão e supervisão parental e ausência de me-

canismos de comunicação às autoridades, remoção de conteúdo e preservação de provas.

Ao apresentar sua defesa à ANPD, o Discord afirmou que a agência já conhecia os mecanismos de controle de idade usados pela plataforma.

TJ mantém Lei de Zoneamento de SP

Tribunal acolhe parcialmente o pedido do MP e considera inconstitucional a “revisão da revisão”

Estadão Conteúdo

O Órgão Especial do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP) acolheu parcialmente o pedido do Ministério Público para anular a revisão da Lei de Zoneamento na cidade de São Paulo.

No julgamento, a Corte manteve as alterações promovidas pelo artigo 84 da lei 18.081, de janeiro de

2024, que revisou a Lei de Zoneamento para adequá-la às novas diretrizes do Plano Diretor, que foi modificado em 2023.

No entanto, o TJ-SP julgou inconstitucional o artigo 8 da lei 18 177, que ficou conhecido na época como “a revisão da revisão” da Lei de Zoneamento. Em julho de 2024, os vereadores anunciaram ajustes finos na legislação recém-aprovada, mas acabaram promovendo mudanças relevantes, o que foi barrado agora pelo Tribunal.

A primeira revisão da Lei de Zoneamento, em janeiro

daquele ano, ampliou o potencial de construção em terrenos de diferentes zonas da cidade. A medida liberou projetos grandes em um raio maior ao redor dos eixos de transporte público, permitindo, por exemplo, o adensamento do miolo de alguns bairros.

Essa medida foi questionada pela Promotoria por meio de uma ação direta de inconstitucionalidade apresentada em agosto de 2025, após reclamações de associações de moradores de bairros como Cidade Jardim, Brooklin e Vila Mariana. O

principal problema, segundo os reclamantes, é que o último mapa de zoneamento foi divulgado apenas dois dias antes da votação final na Câmara dos Vereadores. Esse mapa expandiu as áreas onde o potencial de construção foi ampliado.

Segundo os reclamantes, não houve clareza no mapa sobre as alterações, o que teria limitado a avaliação do impacto real nos diferentes bairros. Diante disso, o Ministério Público pediu a anulação dessa revisão sob argumento de falta de transparência, baixa participação

popular e ausência de estudos técnicos.

A Prefeitura e a Câmara rebateram esses argumentos, alegando que o processo seguiu todos os trâmites legais, foi acompanhada de justificativas técnicas, contou com divulgação prévia, 35 audiências públicas e participação popular, incluindo aí 550 manifestações.

No julgamento, o desembargador Carlos Eduardo Morandini, relator, atestou a validade do processo que levou à revisão da lei de zoneamento, de janeiro de 2024.

INTERNACIONAL

Trump promete encher reservas dos EUA com petróleo venezuelano

Presidente americano anunciou acordo com a Venezuela. Pacto prevê acesso às reservas e desenvolvimento de 17 campos com capacidade superior a 1,5 milhão de barris por dia

Estadão Conteúdo

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, anunciou um acordo que, segundo ele, dará aos Estados Unidos acesso a uma parcela das vastas reservas de petróleo da Venezuela. O republicano classificou o pacto como “o maior acordo petrolífero da história do mundo”, mas a Casa Branca ainda não divulgou o texto e nem esclareceu todos os seus termos.

O pacto prevê a criação de uma nova empresa, formada pelo governo americano e um operador privado ainda não identificado, com direitos sobre grandes áreas de exploração de petróleo venezuelano. Segundo informações divulgadas pelo governo interino da Venezuela, o acordo terá duração de 25 anos e contempla o desenvolvimento de 17 campos estratégicos, com capacidade potencial

de produção superior a 1,5 milhão de barris por dia.

Trump afirmou que os Estados Unidos terão 55% da produção efetiva da nova companhia, além de participação acionária e direito de comprar petróleo a preço de custo. Parte do petróleo adquirido pelos americanos será destinada às reservas estratégicas de petróleo dos Estados Unidos e às Forças Armadas.

Donald Trump disse em publicação na rede social Truth Social que uma das primeiras medidas que pretende adotar com o petróleo venezuelano será recompor as reservas estratégicas de petróleo dos EUA.

“Uma das coisas que vou fazer com o petróleo venezuelano é encher as reservas nacionais estratégicas, que, por causa do Sleepy sonolento Joe Biden, foram

praticamente esvaziadas”, escreveu Trump.

O presidente americano afirmou ainda que o processo de “topping out”, expressão utilizada para indicar o preenchimento ou recomposição das reservas, começará em breve. “Isso é um presente da Venezuela para o povo dos Estados Unidos”, afirmou.

O acordo foi negociado pelo secretário de Estado

americano, Marco Rubio, pelo secretário de Defesa, Pete Hegseth, e pela presidente interina da Venezuela, Delcy Rodríguez. Para Trump, a iniciativa representa um passo importante para ampliar a oferta de petróleo e reduzir os preços dos combustíveis nos Estados Unidos.

A Venezuela, por sua vez, afirma que manterá a propriedade e a soberania sobre seus recursos naturais. Rodríguez disse que o acordo permitirá recuperar a indústria petrolífera venezuelana e transformar as reservas do país em investimentos, empregos e receitas. Segundo ela, considerando um preço de referência de US\$ 65 por barril, o projeto poderia gerar mais de US\$ 209 bilhões em receitas para os cofres venezuelanos.

O acordo também prevê a exploração de oito blocos na Faixa do Orinoco, com royalties de 16% e imposto de renda de 34%. A região concentra uma das maiores reservas de petróleo do mundo, embora parte relevante desse recurso ainda não tenha sido desenvolvida.



Casa Branca / Divulgação

Donald Trump classificou o pacto com a Venezuela como “o maior acordo petrolífero da história do mundo”

Islândia rejeita negociar adesão à UE

Cerca de 265 mil eleitores votaram “não” para retomar conversas com a União Europeia

Estadão Conteúdo

Os eleitores da Islândia rejeitaram uma medida para retomar as negociações de adesão à União Europeia mais de uma década após o fim das conversas anteriores, informou a emissora pública nacional RUV neste domingo, 30.

A votação coloca um ponto final na questão debatida há tempos, mais de dez anos depois de o governo do país encerrar as negociações com a UE.

Os opositores derrotaram a medida por uma margem de 52,8% contra 47,2%, informou a RUV. A capital, Reiquiavique, foi a única região na nação insular de 400.000 habitantes a apoiar o referendo.

A votação de sábado, 29, foi realizada sob a som-

bra das repetidas ameaças do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, de assumir o controle da vizinha Groenlândia, o que levou alguns eleitores a favorecerem a ideia de solidariedade europeia. Embora a Islândia seja membro da Otan, os apoiadores disseram que teriam maior proteção de seus vizinhos se Trump algum dia fizesse ameaças semelhantes à ilha vulcânica.

O governo de coalizão

de esquerda da Islândia, eleito em 2024, antecipou o referendo sobre a UE que havia planejado para o próximo ano depois que Trump mencionou o país por engano quatro vezes ao falar sobre seus planos para a Groenlândia.

Era uma pergunta simples de “sim” ou “não” para cerca de 265.000 eleitores aptos: A Islândia deve retomar as negociações de adesão com a União Europeia?

Os opositores se uni-

ram em torno da pesca e do fato de que a Islândia já colhe benefícios por estar no mercado único sem barreiras da UE e na zona de livre circulação de Schengen, sem as concessões de soberania que inevitavelmente vêm com a adesão plena.

Eles argumentaram que a voz da Islândia seria insignificante no grande Parlamento Europeu e que seria melhor fechar seus próprios acordos comerciais, como o feito com a China.