



portalbenews.com.br

INSIGHT Para Andréa Aquino, exportador não pode arcar sozinho com tarifaço
▶ **p3**



COMUNICAÇÃO Credibilidade se constrói antes dos resultados, afirma Cândice La Terza
▶ **p21**



Divulgação



Mendonça afirma que plenário deverá examinar elementos reunidos pela PF; oposição anuncia impeachment e presidenciaéis ampliam cobranças ao magistrado ▶ **p4 e p6**

Divulgação

Santos:
concessão
do canal
abre
caminho
para
estudos de
profundidade
de 18 m
▶ **p14**



HIDROVIAS Governo descarta dragagem do Tapajós no curto prazo ▶ **HUB**

RODOVIAS Transporte chega a 2,95 milhões de empregos formais ▶ **p10**

PORTOS Suzano adquire parte de projeto portuário da Imetame no ES ▶ **p15**

EDITORIAL

Santos: a concessão do canal que pode levar o porto ao século XXI

A audiência pública conduzida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) nessa terça-feira, dia 1, sobre a concessão do canal de acesso ao Porto de Santos (SP), apresentou, pela primeira vez em detalhe público, a modelagem elaborada pelo BNDES para o projeto. O que estava na mesa vai além do que qualquer edital anterior de arrendamento portuário trouxe: duas etapas de aprofundamento obrigatórias, de 15 para 16 metros e de 16 para 17 metros, com investimentos de R\$ 300 milhões e R\$ 315 milhões respectivamente; estudos para avaliar a viabilidade de chegar a 18 metros; um comitê de dragagem com representação ampla da comunidade portuária; governança compartilhada entre o concessionário e a Autoridade Portuária de Santos; e um mecanismo de retenção de receita que vincula diretamente o acesso do concessionário à sua receita ao cumprimento das metas de aprofundamento. É uma estrutura contratual que alinha incentivos de forma que contratos de arrendamento portuário raramente conseguem, e que merece ser analisada com a atenção que sua complexidade exige.

O mecanismo de retenção de receita é a inovação regulatória mais relevante da modelagem. A lógica é direta: enquanto o canal permanecer com 15 metros, a situação atual, já insuficiente para os navios de maior porte que operam nas rotas de Santos, o concessionário terá acesso a apenas 70% da receita gerada pela concessão. Após concluir os investimentos para chegar a 16 metros, esse percentual sobe para 90%. Os 100% só serão liberados quando o canal atingir 17 metros. Essa estrutura resolve um problema histórico das concessões de infraestrutura no Brasil: o concessionário que recebe a receita independentemente de cumprir as obrigações de investimento tem incentivo para postergar obras dispendiosas que reduzem sua margem. Ao vincular a receita ao desempenho, o BNDES criou um incentivo financeiro para que o aprofundamento aconteça o mais rápido possível. “A gente entende que o contrato está incentivando de forma adequada que o concessionário faça os investimentos obrigatórios o quanto antes”, como o gerente Leonardo Scarlato declarou na audiência. É a diferença entre um contrato que espera boa vontade e um contrato que a torna desnecessária.

O horizonte de 18 metros, que ainda depende de estudos a serem conduzidos pelo futuro concessionário e não integra as obrigações contratuais, é o dado que posiciona essa concessão num prazo de relevância global. Os maiores navios porta-contêineres em operação hoje, da classe Ultra Large Container Vessel, têm calado de até 16 metros. Os capesize de graneis, como o Marine Victory que saiu de Santos com o memorando de entendimentos com Ningbo Zhoushan, têm calado semelhante. Chegar a 17 metros coloca Santos numa faixa de profundidade que permite receber praticamente qualquer embarcação em operação no mundo hoje com carga plena. Chegar a 18 metros, se os estudos confirmarem viabilidade técnica e ambiental, antecipa o Porto para a próxima geração de navios que as frotas mundiais já estão encomendando. Não é ambição desproporcionada; é planejamento de infraestrutura que pensa no horizonte correto para um contrato de longo prazo.

A governança compartilhada entre o concessionário e a APS, com o comitê de dragagem reunindo União, concessionária, autoridade portuária, Autoridade Marítima, governo estadual, prefeitura, arrendatários, trabalhadores e operadores, é o modelo que reduz o risco de conflito de interesses que concessões parciais frequentemente produzem. A decisão final sobre o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento e o Regulamento de Exploração do Porto permanece com a APS, o que preserva a soberania da autoridade pública sobre as diretrizes estratégicas do complexo. O concessionário pode apresentar contribuições técnicas, mas não pode impor decisões que contrariem o interesse do porto como sistema. Esse equilíbrio é mais difícil de manter na prática do que no papel. Os conflitos entre concessionários e autoridades portuárias em outros países mostram que a qualidade do Comitê de Dragagem como espaço de resolução de divergências dependerá da qualidade de sua secretaria executiva e da clareza das competências de cada membro.

A audiência pública dessa terça-feira foi o momento mais relevante do processo de concessão do canal de Santos desde que o projeto foi estruturado — e que o cronograma que vem a seguir não pode repetir os atrasos que marcaram outros leilões estratégicos do setor portuário. A modelagem está apresentada, os mecanismos de incentivo estão bem desenhados e a audiência pública cumpriu sua função de expor o projeto ao escrutínio da comunidade portuária. O que precisa acontecer agora é a Antaq publicar o edital com a maior brevidade que a análise jurídica permitir, garantindo que o leilão do canal de Santos aconteça antes que o calendário eleitoral de 2026 consuma a atenção institucional que projetos desta magnitude exigem para avançar. O Porto de Santos não pode esperar mais para ter seu canal gerido por quem tem obrigação contratual de aprofundá-lo.

NESTA EDIÇÃO

MANCHETE
4 Celular de Vercaro expõe Moraes; PGR pede nulidade

- DITORIAL
2 Santos: a concessão do canal que pode levar o porto ao século XXI
INSIGHT
3 “Tarifaço: o empresário brasileiro não pode pagar a conta da geopolítica”, por Andréa Aquino
HUB
4 Governo descarta dragagem do Tapajós no curto prazo
POLÍTICA
6 Candidatos defendem o impeachment de Moraes. Lula não se manifesta
7 Flávio Bolsonaro omitiu outro repasse de Vercaro para filme
8 Mendonça suspende propaganda de Lula; Dias Toffoli libera Renan IA de Bolsonaro: Kassio não vê ilícito
9 Senado aprova projeto para atrair ‘boom’ de datas centers ao Brasil Votação de MP é adiada novamente
TRANSPORTES | RODOVIAS
10 Transporte chega a 2,95 milhões de empregos formais
11 TCU aprova concessão de 641 km de rodovias na Bahia São Paulo assina contrato de R\$ 9,4 bilhões para a Rota Mogiana
12 Pedágio na BR-101/RJ terá aumento a partir de setembro ANTT propõe nova metodologia para alterar obras de concessões
TRANSPORTES | FERROVIAS
13 ANTT aprova edital definitivo do Corredor Minas-Rio
TRANSPORTES | PORTOS
14 Concessão do canal abre caminho para estudos de profundidade de 18 m
15 Suzano adquire parte de projeto portuário da Imetame no Espírito Santo Chuvas interrompem manobras de navios em Itajaí e Navegantes
TRANSPORTES | AVIAÇÃO
16 Indisciplina grave em voos cresce 22% e nova regra prevê multa
LOGÍSTICA
17 “O ápice do processo democrático”, por Luiz Cláudio Santana Montenegro
BRASIL EXPORT
18 Sul Export debate expansão offshore e fortalecimento da cadeia
PAPO DE COMPLIANCE
19 “Compliance depois do problema: corrigir não é o mesmo que aprender”, por Selma Culturati Vasquez
FINANÇAS
20 ‘Trade eleições’ leva Ibovespa a se aproximar dos 180 mil pontos Dólar recua 0,47% e fecha a R\$ 5,15
COMUNICAÇÃO & MARKETING | Opinião
21 “Cinco erros de comunicação que fazem um líder perder credibilidade antes mesmo de entregar resultados”, por Cândice La Terza
JUSTIÇA
22 Câmara decide se aprova Pacheco no Tribunal de Contas da União Armas de Bolsonaro serão destruídas
JUSTIÇA | OPINIÃO
23 “A nova dinâmica de responsabilidade civil das plataformas digitais”, por Roberta Lopes da Cruz Antonio
INTERNACIONAL
24 Acordo de Trump com a Venezuela é “imperialismo”, diz Krugman Milei se anima com ‘ajuda’ dos EUA



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

Editora-executiva | 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





ANDRÉA AQUINO

Advogada especialista em Direito Aduaneiro no DB Tesser Sociedade de Advogados, presidente da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB)/CE e membro da Comissão Especial de Direito Aduaneiro do Conselho Federal da OAB
opinioao@portalbenews.com.br

DIREITO

Tarifaço: o empresário brasileiro não pode pagar a conta da geopolítica

Brasil e Estados Unidos voltaram à mesa de negociação nesta segunda-feira para discutir as barreiras comerciais impostas aos produtos brasileiros. Os ministros Mauro Vieira e Márcio Elias Rosa reuniram-se virtualmente com o representante comercial dos Estados Unidos, Jamieson Greer. Até o fechamento deste artigo, porém, não havia anúncio oficial de redução das tarifas ou de acordo concreto. A informação divulgada foi de continuidade das reuniões técnicas e de um novo encontro ministerial em data ainda a ser definida.

O encontro é mais um capítulo de uma disputa que, em pouco mais de um ano, já mudou de fundamento jurídico, chegou à Suprema Corte americana e agora retorna sob novas bases legais.

Em 2025, o governo Donald Trump impôs sobretaxas a produtos brasileiros amparado na International Emergency Economic Powers Act (IEEPA), legislação destinada a emergências econômicas internacionais. Em fevereiro deste ano, porém, a Suprema Corte dos Estados Unidos decidiu que essa lei não conferia ao presidente poder para impor tarifas dessa natureza. As cobranças baseadas na IEEPA foram então encerradas.

Seria tentador concluir que o problema terminou. Não terminou. Apenas mudou de fundamento jurídico.

Depois da decisão, os Estados Unidos recorreram inicialmente à Seção 122 do Trade Act, que autoriza sobretaxas temporárias diante de problemas no balanço de pagamentos. Agora, duas novas medidas atingem produtos brasileiros com fundamento na Seção 301 da legislação comercial americana.

Uma delas estabelece tarifa adicional de 25% a determinados produtos brasileiros após investigação sobre práticas que Washington considera prejudiciais ao comércio americano. Outra, decorrente de investigação envolvendo dezenas de economias sobre trabalho forçado nas cadeias globais, acrescentou 12,5% aos produtos brasileiros alcançados.

Em algumas situações, as duas tarifas se acumulam: 37,5%.

Há aqui uma diferença jurídica relevante. Ao contrário da IEEPA, a Seção 301 efetivamente disciplina instrumentos de reação comercial e possui procedimento próprio. Desta vez, houve investigação, consultas, manifestações e audiências antes da adoção das medidas.

Mas cumprir um procedimento não torna suas conclusões imunes a questionamento.

O Brasil contesta os fundamentos utilizados pelos Estados Unidos e levou a controvérsia ao sistema multilateral de comércio. Enquanto governos discutem competência, proporcionalidade e regras internacionais, existe uma pergunta muito mais concreta: quem está pagando essa conta?

Quando dois governos entram em uma disputa comercial, o empresário se parece com alguém que passou anos construindo uma ponte entre duas margens e, depois de finalmente atravessá-la, descobre que instalaram

um pedágio no meio do caminho.

Ele não construiu o conflito. Mas é o primeiro a pagar por ele.

O exportador brasileiro investiu em fábrica, certificações, logística, mão de obra e relacionamento comercial para conquistar o mercado americano. Agora vê parte desse esforço ameaçada por uma tarifa que pode chegar a 37,5%.

Os números começam a revelar o impacto. No primeiro semestre de 2026, as exportações brasileiras para os Estados Unidos caíram 13%, para US\$ 17,4 bilhões. A participação americana nas exportações brasileiras recuou de 12,1% para 9,4%.

Máquinas e equipamentos, madeira, calçados, móveis e confecções estão entre os segmentos atingidos. Não são números em uma planilha. São fábricas, contratos, empregos e investimentos.

Por isso, o diálogo retomado nesta segunda-feira é indispensável. Mas diálogo diplomático só se transforma em política comercial quando seus resultados chegam ao contrato de exportação, ao porto e à fábrica.

Também seria um erro responder ao protecionismo com retaliação indiscriminada. Sobretaxar insumos, máquinas e tecnologias americanas utilizados pela indústria nacional pode criar uma segunda vítima: justamente o empresário que se pretende defender.

Reciprocidade precisa ser cirúrgica, não emocional.

Medidas internas, como a ampliação excepcional do prazo do drawback para exportadores atingidos, ajudam a preservar caixa e competitividade. Mas são contenção do dano, não solução.

Diversificar mercados também é necessário. Só não podemos tratar isso como se um exportador pudesse trocar os Estados Unidos por outro destino apertando um botão. Mercados são construídos durante anos.

O Brasil precisa negociar olhando menos para o placar político e mais para o chão de fábrica.

Há uma antiga imagem que permanece atual: quando dois grandes animais disputam território, é a vegetação sob seus pés que sofre primeiro. No comércio internacional, não podemos permitir que essa vegetação seja o setor produtivo.

Defender o empresário brasileiro não significa pedir proteção contra a concorrência. Significa proteger quem assumiu riscos, investiu, empregou e levou produtos brasileiros ao exterior, de suportar sozinho o custo de decisões geopolíticas que não tomou.

Entre Brasília e Washington, há muito mais em jogo do que tarifas.

Há empresas que construíram pontes durante décadas. A missão da política comercial deve ser mantê-las abertas, e não cobrar do empresário o preço da disputa para atravessá-las.

DEFENDER O EMPRESÁRIO BRASILEIRO NÃO SIGNIFICA PEDIR PROTEÇÃO CONTRA A CONCORRÊNCIA. SIGNIFICA PROTEGER QUEM ASSUMIU RISCOS, INVESTIU, EMPREGOU E LEVOU PRODUTOS BRASILEIROS AO EXTERIOR, DE SUPORTAR SOZINHO O CUSTO DE DECISÕES GEOPOLÍTICAS QUE NÃO TOMOU

POLÍTICA



LEOPOLDO
FIGUEIREDO
E COLABORADORES
leopoldo.figueiredo@redebenewscom.br

Dragagem descartada

O Governo Federal decidiu manter a decisão de não realizar as obras de dragagem de manutenção no rio Tapajós, no trecho crucial entre Itaituba (PA) e Santarém (PA). A rota é considerada uma das principais artérias de escoamento de commodities agrícolas e combustíveis do Arco Norte. Apesar da forte pressão liderada por entidades dos setores de transportes, logística e agronegócio, que alertam para o risco iminente de paralisação da navegação com a acentuação da estiagem, as equipes do Palácio do Planalto responsáveis pelo monitoramento logístico descartam intervenções no leito do rio no curto prazo.

Solução rodoviária

A avaliação do Governo ampara-se em restrições socioambientais e na complexidade do licenciamento em áreas sensíveis da bacia amazônica. Diante do prognóstico de redução expressiva das chuvas no Norte, provável reflexo do fenômeno El Niño, a estratégia oficial concentrar-se-á em uma solução rodoviária emergencial para absorver o transbordo das cargas caso a calha do Tapajós se torne inviável para o tráfego de barcas. A alternativa do Executivo prevê o redirecionamento do fluxo de caminhões para eixos rodoviários como a BR-163 e a BR-230 (Transamazônica), garantindo o abastecimento regional e a chegada da safra de grãos do Centro-Oeste aos terminais marítimos e de exportação de Santarém e Barcarena.

Combate à pesca ilegal

A Câmara dos Deputados deu um passo decisivo para fortalecer a governança ambiental e a segurança operacional dos complexos marítimos do País. Os parlamentares aprovaram, em sessão realizada na segunda-feira, dia 31, o Projeto de Decreto Legislativo (PDL) 331/25, que ratifica a adesão do Brasil ao acordo internacional para prevenir, impedir e eliminar a pesca ilegal por meio do controle dos portos. O texto segue, agora, para apreciação do Senado Federal.

Prejuízos econômicos e sustentáveis

O tratado internacional foi assinado em 2009 sob os auspícios da Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO), em Roma. Estimativas da entidade apontam que a pesca predatória e clandestina retira dos oceanos entre 11 milhões e 26 milhões de toneladas de pescado por ano, gerando prejuízos econômicos globais que chegam a US\$ 23 bilhões e ameaçando a sustentabilidade dos estoques marinhos. A ratificação do texto estabelece requisitos rigorosos de fiscalização para embarcações estrangeiras que solicitem atracação na costa brasileira.

Celular de Vorcaro expõe Moraes; PGR pede nulidade

Após receber relatório da PF, André Mendonça quer levar o caso ao Plenário do STF, mas PGR diz que investigação é nula

Divulgação / Senado

Estadão Conteúdo

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça afirmou, em decisão proferida nesta terça-feira, 1º de setembro, que os novos elementos trazidos pela Polícia Federal (PF) na investigação sobre o Banco Master devem ser analisados pelo plenário da Corte.

“Diante do teor das informações apresentadas pela autoridade policial, independentemente de qual venha a ser a manifestação exarada pela douta Procuradoria-Geral da República, o caminho inevitável dos presentes autos leva ao Plenário deste Supremo Tribunal Federal, instância soberana para analisar, de modo técnico e estritamente jurídico, os novos elementos trazidos pela autoridade policial”, afirmou.

Mendonça ressaltou que a deliberação deverá

ser tomada em sessão presencial, “de forma pública e transparente”, em data a ser definida pelo presidente do Supremo, Edson Fachin.

Na decisão, Mendonça retirou o sigilo do processo que trata dos diálogos entre o ex-dono do Master, Daniel Vorcaro, e um contato identificado como o ministro do STF Alexandre de Moraes.

Após a PF apresentar relatório sobre as conversas, Mendonça pediu parecer da Procuradoria-Geral da República (PGR) para decidir se abriria ou não uma investigação formal contra o ministro.

Nulidade

No entanto, o procurador-geral da República, Paulo Gonet, se manifestou pela nulidade da investigação contra Moraes no caso do Banco Master. Para Gonet, a investigação é nula porque Mendonça não poderia ter ordenado a PF a investigar pessoas específicas.

“A ordem dada à autoridade policial para investigar pessoas específicas,

AS TROCAS DE MENSAGENS ENTRE DANIEL VORCARO E ALEXANDRE DE MORAES REVELAM PROMISCUIDADE, SEGUNDO O JURISTA MIGUEL REALE JR

sem pedido do Ministério Público e sem iniciativa da autoridade policial, é nula, por exceder os limites de competência do magistrado na fase pré-processual”, apontou Gonet.

O PGR ainda disse que não caberia a Mendonça “aprofundar as pesquisas sobre o colega”. “Ao juiz não cabe acusar, menos ainda ao juiz cabe realizar investigações pré-processuais. Não lhe é dado valer-se da polícia judiciária como sua longa manus para atividades que não lhe foram assinaladas”, destacou o PGR.

Promiscuidade

De acordo com juristas ouvidos pelo Estadão, as mensagens entre Vorcaro e Moraes levantam suspeitas sobre os limites da relação entre um integrante da Corte e um empresário investigado e justificam uma apuração aprofundada dos fatos.

Para Miguel Reale Jr., ex-ministro da Justiça, os diálogos revelam uma “promiscuidade entre poderosos e o poder” e podem envolver advocacia administrativa. Já o jurista e ex-desembargador do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP) Walter Maierovitch afirma que o caso também coloca em discussão a necessidade de um afastamento cautelar de Moraes enquanto os fatos são apurados.

Qualidade, segurança e cuidado

isso é

Unimed

Santos

VENDAS

JRB&B

Gestão de Benefícios

(13) 4009-8200

www.jrb.com.br

ANIS nº 353721

SUL EXPORT 2026

17 e 18 setembro

GRUPO
**BRASIL
EXPORT**

TEMAS EM DEBATE:



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



Multimodalidade e conectividade no setor de transportes



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



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

Transmissão ao vivo e gratuita
pelo canal da TV BE News



FOZ DO IGUAÇU - PR
BOURBON THERMAS
ECO RESORT

www.forumbrasilexport.com.br

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

POLÍTICA

Candidatos defendem o impeachment de Moraes. Lula não se manifesta

Campanhas de Flávio Bolsonaro e Renan Santos prometem ação contra o ministro do STF por relações com o ex-dono do Banco Master. Caiado diz que Poderes estão contaminados

Ricardo Stuckert

Estadão Conteúdo

O líder da Oposição no Senado e coordenador da campanha de Flávio Bolsonaro (PL) à Presidência, Rogério Marinho (PL-RN), disse nesta terça-feira, 1º, que fará um novo pedido de impeachment contra o ministro do Supremo Tribunal Federal Alexandre de Moraes após as novas revelações do envolvimento do magistrado no Caso Master.

“Nós estamos aqui renovando um novo pedido. Acho que é o 53º pedido de impeachment do senhor Alexandre de Moraes. Ele está condecorado pela forma descuidada com que tem desbordado a legislação, na nossa opinião. O que nós queremos é que seja apurado”, disse o parlamentar, em entrevista coletiva.

Marinho também afirmou que protocolará uma notícia-crime contra Moraes e contra o diretor-geral da Polícia Federal (PF), Andrei Passos. Segundo ele, a petição será direcionada ao vice-procurador-geral da República, Hindenburgo Chateaubriand, já que também há indícios de envolvimento do procurador-geral



Renan Santos, do Missão, disse que vai pedir o impeachment de Alexandre de Moraes e Dias Toffoli

da República, Paulo Gonet, com Daniel Vorcaro, dono do Banco Master.

O líder da Oposição afirmou ainda que vai oficiar o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) para que demita Andrei e defendeu que o regimento do Senado para acelerar o processo de impeachment de ministros do STF.

Flávio Bolsonaro

O candidato do PL à Presidência da República, Flávio

Bolsonaro, afirmou que, caso sejam comprovadas as suspeitas, o ministro deve deixar o STF. “A minha primeira percepção é de ficar bem impactado, porque ali está comprovado que o Alexandre de Moraes era o advogado, de fato, do Vorcaro”, afirmou Flávio em coletiva de imprensa no Senado.

Renan Santos

O candidato à presidência da República, Renan Santos (Missão), também prometeu

ingressar com um pedido de impeachment, não só contra Alexandre de Moraes como também Dias Toffoli (que suspendeu sua campanha digital e depois voltou atrás).

Segundo o presidenciável, “Alexandre de Moraes está envolvido até o pescoço no escândalo do Banco Master”, fazendo referência às recentes revelações que mostraram que o ministro se encontrou com o dono do banco, Daniel Vorcaro, um dia antes da prisão do banqueiro. Além disso, mostrou

também que o magistrado editou o contrato de sua esposa, Viviane Barci de Moraes, com Vorcaro.

Romeu Zema

O candidato do Novo à Presidência, Romeu Zema, também atacou Moraes em seu perfil no X. “Esse projetinho de ditador nunca me enganou. A PF acaba de demonstrar que o Ministro Alexandre de Moraes editou o contrato do escritório da esposa com o Master, às 23h04, no mesmo sistema que ele usa pra despachar processo. E tem mais: Moraes teria pedido proteção pro Vorcaro diretamente ao PGR e ao diretor da PF”.

Caiado

O candidato do PSD à Presidência da República, Ronaldo Caiado, publicou uma postagem na rede social X em que exige “explicações” sobre as revelações. “Há semanas eu disse que o Vorcaro contaminou todos os Poderes, hoje [terça-feira] isso deixou de ser um alerta e virou um fato. Não importa se o nome é de um senador ou de um ministro do STF, quem usou proximidade com o poder para blindar o banqueiro deve explicações completas ao País, sem exceção”, escreveu.

“Ninguém está acima da lei”, afirma Haddad

O ex-ministro da Fazenda e candidato do PT ao governo de São Paulo, Fernando Haddad, disse nesta terça-feira, 1.º, que as investigações sobre o escândalo do Banco Master e a atuação do banqueiro Daniel Vorcaro devem seguir adiante “envolvam quem envolver”.

Haddad havia sido questionado sobre as mensagens

que vieram à tona nesta terça e revelam novos contatos entre Vorcaro e o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Alexandre de Moraes.

Haddad disse que “ninguém está acima da lei”, e que é preciso que se chegue ao final das investigações com todas as pessoas “arrecando com as consequências”.

Questionado sobre se as investigações poderiam, no limite, resultar em um pedido de impeachment de ministros do STF, Haddad disse que “o que a legislação prevê, tem de ser aplicado, caso a caso”. “Não importa a quem, mas seguindo a legislação, nós temos de levar esse processo às últimas consequências. Eu venho

defendendo isso há um ano praticamente”, afirmou.

A candidata do PT ao Senado pelo Paraná, Gleisi Hoffmann, também entendeu que o caso envolvendo a relação de Moraes com Vorcaro é grave e afirmou que não vê problema na abertura de processos de impeachment contra ministros do STF.

“Está no nosso regimen-

to interno que é função do Senado julgar e processar ministros do Supremo, dos tribunais superiores e o presidente da República. Então, tendo um processo instaurado, eu tenho clareza e tranquilidade para sentar, discutir e julgar. Para mim, isso não é nenhum problema, nenhum tabu. Se tiver crime, tem que ter”, disse.

Flávio Bolsonaro omitiu outro repasse de Vorcaro para filme

Senador havia dito que a última parcela do financiamento de 'Dark Horse' foi paga em maio de 2025. Mas, segundo revista, houve novo pagamento em setembro, de US\$ 1,6 milhão

Estadão Conteúdo

O banqueiro Daniel Vorcaro fez mais um pagamento para financiar o filme "Dark Horse", além do que o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) havia admitido. Em maio, quando o portal Intercept Brasil revelou o financiamento da produção pelo dono do Banco Master, o candidato à Presidência pelo PL alegou durante uma entrevista à GloboNews que a última parcela paga pelo banqueiro havia sido em maio de 2025.

A revista piauí obteve um relatório do Conselho de Controle de Atividades Financeiras (Coaf) mostrando que, em setembro daquele ano, houve mais um pagamento de US\$ 1,6 milhão pelo dono do Master ao fundo Havengate, que era responsável por administrar o dinheiro antes de repassá-lo à produção de "Dark Horse".

Segundo a piauí, esse pagamento ocorreu oito dias após Flávio Bolsonaro cobrar Daniel Vorcaro por mais repasses para o filme.

"Agora que é a reta final que a gente não pode vacilar, não pode não honrar com os compromissos aqui, porque senão a gente perde tudo", disse Flávio Bolsonaro em uma mensagem de áudio enviada ao banqueiro.

O senador, o banqueiro e a produtora do filme foram procurados, mas não responderam.

Além do relatório do Coaf que atesta que houve mais um pagamento além do que se sabia, a reportagem da piauí teve acesso a mensagens que indicam a possibilidade de mais uma parcela ter sido paga em outubro de 2025.

Nos diálogos, o publicitário Thiago Miranda, que ajudou a captar dinheiro para a produção, pergunta a Vorcaro: "Consegue liberar as parcelas do filme?". O banqueiro responde: "Sim. Liberei mais uma hoje". A troca de mensagens não especifica o valor do repasse. Miranda, então, diz: "Vou avisá-los. Flávio disse que iria te ligar".

Sem explicações

Flávio Bolsonaro negou-se nesta terça-feira a dar informações deste outro repasse do banqueiro Daniel Vorcaro ao filme "Dark Horse".

Segundo Flávio, cabe à produtora Go Up fornecer os detalhes.

"Essas informações não tenho como saber, porque não trato disso. Tem que perguntar para a produtora. Eu sabia que ele, Vorcaro, era investidor, mas não tinha como falar. A resposta tem que perguntar para a produtora", declarou a jornalista ao chegar ao Sena-

do, onde presidirá sessão da Comissão de Segurança Pública.

Com o novo repasse de US\$ 1,6 milhão, o total recebido foi para US\$ 12,3 milhões, com evidências de um possível pagamento adicional em outubro.

Ao comentar as questões envolvendo o filme, Flávio mudou o assunto para o ministro do Supremo

Tribunal Federal Alexandre de Moraes. O candidato afirmou que o magistrado deveria renunciar ao cargo em razão de sua relação profissional anterior com Vorcaro.

"O Alexandre de Moraes tinha que renunciar ao Supremo Tribunal Federal. Não tem menor condição de ele continuar sendo ministro do Supremo", afirmou.

Ton Molina / Agência Senado



Ao invés de dar explicações sobre os repasses de Vorcaro, Flávio preferiu atacar Alexandre de Moraes pelas mensagens trocadas com o ex-banqueiro

Senador se esquivava sobre o fim da 6x1

O candidato à Presidência Flávio Bolsonaro fugiu novamente de responder diretamente sobre sua posição sobre a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que acaba com o fim da escala 6x1. Ele reafirmou que defenderá a proposta do senador Rogério Marinho (PL-RN), que estabelece o modelo de remuneração por hora trabalhada.

"Vamos defender o nosso texto, que é a liberdade

do trabalhador. Primeiro, vota-se a nossa proposta, depois vê o que faz", declarou a jornalistas ao chegar ao Senado, nesta terça.

Mesmo após os repórteres insistirem na pergunta, Flávio repetiu que apoiaria o texto de Marinho, mas não respondeu sobre o texto defendido pelo governo.

Os textos estarão na pauta da Comissão de Constituição e Justiça do Senado nesta quarta-feira, 2. No dia,

Flávio estará em agenda de campanha no Rio Grande do Sul, mas disse acreditar que votará remotamente.

'Ministro'

O Hospital Israelita Albert Einstein informou que o médico Claudio Luiz Lottenberg, presidente do Conselho Deliberativo da unidade, iniciou nesta terça-feira, 1.º, um período de "licença de suas atribuições relacio-

nadas à governança da Sociedade Beneficente Israelita Brasileira Albert Einstein, com vigência até o término do período eleitoral".

"Essa decisão está em conformidade com o Código de Ética do Einstein, que exige absoluta neutralidade política e veda o uso de seus bens e recursos para fins políticos", diz a nota do Einstein.

No último dia 28, durante sabatina na TV Globo, o

candidato do PL à Presidência, Flávio Bolsonaro, anunciou que, caso seja eleito, Lottenberg será seu ministro da Saúde. O nome foi apresentado pelo candidato na reta final da entrevista, quando Flávio falava sobre suas propostas para a área e defendia a modernização do Sistema Único de Saúde (SUS). Na ocasião, Flávio descreveu Lottenberg como uma pessoa "muito importante" e "preparada".

POLÍTICA

Mendonça suspende propaganda de Lula; Dias Toffoli libera Renan

Campanha do petista não pode exibir o 'Rap do Silva' por não apresentar Alckmin como vice. Já o candidato do Missão pode retomar suas ações eleitorais em ambiente online

Estadão Conteúdo

Ricardo Stuckert



Antes da punição pelo TSE, Lula pediu ao tribunal direito de resposta na TV Globo devido a declarações feitas por Flávio Bolsonaro em entrevista na semana passada

O ministro André Mendonça, do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), determinou nesta segunda-feira, 1º, a suspensão de propaganda da campanha do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), veiculada na televisão na última sexta-feira, 28.

O pedido foi feito pelo senador e candidato à Presidência Flávio Bolsonaro (PL), que alegou a falta do nome do vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB) na peça publicitária apresentada no horário eleitoral gratuito.

No documento protocolado junto à Corte eleitoral, os advogados de Flávio citam o jingle "Rap do Silva", reproduzido junto à imagem e ao nome do presidente Lula, sem qualquer menção a Alckmin.

Mendonça alegou que a inserção não está em conformidade com a legislação eleitoral brasileira e nem com a Resolução 23.610 de 2019, do TSE.

Com a decisão, a campanha de Lula não poderá reproduzir a peça até que os ajustes sejam feitos. De acordo com a regra eleitoral, o nome do vice na chapa

deve ser legível e o tamanho não pode ser menor do que 30% daquele utilizado para o titular.

A decisão não afeta a utilização do jingle ou das imagens usadas no programa eleitoral. "Não se mostra necessária, neste momento, ordem genérica dirigida a toda e qualquer propaganda futura dos representados,

bastando impedir a reiteração da peça cuja irregularidade é objeto destes autos."

André Mendonça ainda sinalizou que a aplicação de multa e demais sanções só será examinada pelo tribunal depois que a campanha de Lula se manifestar.

Renan liberado

O ministro Dias Toffoli, do TSE, revogou nesta terça-feira a decisão de suspender a campanha digital de Renan Santos, candidato a presidente da República pelo Missão. Em nova decisão, ele liberou a realização de propaganda eleitoral da chapa em endereços eletrônicos e redes sociais que já estejam registradas na Justiça Eleitoral.

Toffoli também liberou repasses de recursos do fundo eleitoral para a candidatura e a realização de gastos com os eventuais recursos já repassados. Renan Santos também poderá participar de debates em rádio, televisão ou outros meios de co-

municação.

Por fim, Toffoli concedeu prazo adicional de 72 horas para que o candidato informe a data de criação de cada perfil e de início de utilização deles para fins de propaganda eleitoral, bem como comunique a existência de qualquer outros endereço eletrônico em utilização.

O ministro ainda mandou intimar provedores de internet para que, em duas horas, restabeleçam o funcionamento de perfis registrados na Justiça Eleitoral em nome de Renan Santos.

Na segunda-feira, 31, o ministro havia suspenso a campanha digital do candidato porque ele não teria informado no tempo previsto em lei os endereços de sites usados para a realização de propaganda eleitoral.

Na decisão desta terça, Toffoli explicou que o candidato e os provedores de internet atenderam integralmente as medidas determinadas por ele no dia anterior - e, por isso, liberaria a campanha digital de Renan.

IA de Bolsonaro: Kassio não vê ilícito

Ministro do TSE votou por três critérios para definir deepfake, mas inocentou campanha de Flávio

Estadão Conteúdo

O presidente do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), Kássio Nunes Marques, votou para definir três critérios para a caracterização de deepfake ilícito

na campanha eleitoral: a natureza sintética do conteúdo, elevado grau de realismo (apto a confundir o eleitor) e que seja destinado a criar, reproduzir ou alterar a imagem e voz de pessoa viva, falecida ou fictícia.

Para Nunes Marques, não caracterizam deepfake o uso de avatares estilizados, desenhos e caricaturas sem verossimilhança, tampouco os ajustes

destinados a melhorar a qualidade da imagem ou do som, elementos gráficos de identidade visual, vinhetas e logomarcas.

O ministro não viu ilícito eleitoral, porém, no vídeo de IA simulando o ex-presidente Jair Bolsonaro apresentado na convenção do PL em julho deste ano, e não considerou que o conteúdo configure propaganda eleitoral antecipada. Para Nunes

Marques, as regras definidas neste momento devem se aplicar somente ao futuro.

"É neste momento que o Tribunal passa a definir, diante das novas formas de comunicação que surgem em ritmo acelerado, os contornos de sua incidência. Neste cenário, não me parece possível extrair da utilização da inteligência artificial na convenção partidária o

propósito de contornar a legislação eleitoral", afirmou o ministro.

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

Senado aprova projeto para atrair ‘boom’ de data centers ao Brasil

Texto que vai à sanção suspende tributos federais, prevê neutralidade fiscal, abre margem para gás natural como fonte de suprimento e exige uma fatia de investimentos no país

Andressa Anholete / Agência Senado

Estadão Conteúdo

O Senado Federal aprovou nesta terça-feira o Regime Especial de Tributação para Serviços de Datacenter (Redata), destravando uma das bandeiras da área econômica do governo para impulsionar esse segmento tecnológico no Brasil.

O texto suspende tributos federais, prevê neutralidade fiscal, abre margem para gás natural como fonte de suprimento, e obriga uma parcela de investimentos em território nacional. O texto vai à sanção.

Não haverá cobrança de impostos e contribuições federais na compra dos componentes eletrônicos e produtos de tecnologias da informação e comunicação. Isso vale tanto para a aquisição no Brasil quanto para as importações, desde que a empresa atenda os requisitos do programa.

Dentre essas condições, está a necessidade de atender à totalidade da demanda por energia elétrica por meio de contratos de suprimento ou autoprodução

proveniente de “fontes renováveis ou de baixa emissão”. Ou seja, o gás natural é cabível na segunda classificação.

No texto que saiu da Câmara, a demanda por energia elétrica por meio de contratos de suprimento ou autoprodução deveriam ser provenientes “de fontes limpas ou renováveis”.

Frentes parlamentares e entidades do setor demandaram, no texto, o gás natural como fonte complementar. Porém, uma previsão expressa poderia levar à necessidade de retorno da matéria à Câmara. A nova redação foi uma saída para evitar um atraso na aprovação. O senador Cid Gomes (PSB-CE), relator da matéria, reforçou a necessidade de aproveitar a “janela de oportunidade” para investimentos no Brasil.

Isenções fiscais

A isenção abarca a Contribuição para o PIS/Pasep, Cofins, Contribuição para o PIS/Pasep-Importação, Cofins-Importação, Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e Imposto de Importação. Os benefícios e os incentivos previstos terão prazo de vigência de 5 anos.



O senador Cid Gomes (PSB-CE), relator da matéria, reforçou a necessidade de aproveitar a “janela de oportunidade” para investimentos no Brasil.

A suspensão do IPI não abrange produtos de tecnologias da informação e comunicação que tenham industrialização na Zona Franca de Manaus. Em outra frente, a suspensão do Imposto de Importação somente se aplica a componentes eletrônicos e demais produtos de tecnologias da informação e comunicação sem produção nacional equivalente.

Tratamento de dados

A empresa habilitada deverá disponibilizar para o mercado interno o mínimo de 10% do fornecimento

efetivo de processamento, armazenagem e tratamento de dados a ser instalado com os benefícios do Redata. Mesmo na ausência de demanda doméstica, é vedada a destinação deste percentual mínimo para exportação ou uso próprio.

Os 10% poderão ser destinados à comercialização no mercado interno ou à cessão, sem ônus, às Instituições Científica, Tecnológica e de Inovação (ICTs) e ao poder público. Com isso, a perspectiva é de “desenvolvimento de políticas públicas, inclusive de fomento a startups e ao ecossistema digital”, conforme a redação

do texto aprovado.

Investimentos

Outro requisito é a realização de investimentos no Brasil. As empresas beneficiárias devem aportar o equivalente a 2% do valor dos produtos adquiridos no mercado interno ou importados com benefício do Redata. Esse aporte deverá ocorrer em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação. O texto fala em programas “prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico da cadeia produtiva de economia digital”.

Votação de MP é adiada novamente

Análise da MP que acaba com a taxa das blusinhas foi reagendada para esta quarta

Estadão Conteúdo

novamente a votação da proposta. A sessão estava marcada para esta terça-feira e foi remarcada para esta quarta-feira, às 10 horas.

A Medida Provisória autoriza o Ministério da Fazenda a zerar a “taxa das blusinhas”, imposto sobre compras de até US\$ 50 em plataformas estrangeiras.

Se não for aprovada até 8 de setembro pela comissão mista e pelos plenários da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, a MP perderá a validade. A medida foi assinada pelo presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), e o governo teme que o imposto volte a vigorar, em plena campanha eleitoral do

petista. À imprensa, a senadora Leila Barros (PDT-DF), relatora da “MP das Blusinhas”, planejava se reunir com os presidentes do Congresso Nacional, Davi Alcolumbre (União Brasil-AP) e Hugo Motta (Republicanos-PB), na noite desta terça. Leila disse que a reunião seria uma continuidade do encontro

que estava marcado para as 14 horas e que não terminou. Além disso, segundo a senadora, há alguns “impasses” sobre o texto. Em relação à discussão sobre garantir exclusividade dos Correios sobre as entregas de produtos isentos de tributação, Leila respondeu: “Não tem consenso, não vou negar”.

A comissão mista do Congresso Nacional sobre a “MP das Blusinhas” adiou

TRANSPORTES | Rodovias

Transporte chega a 2,95 milhões de empregos formais

Setor cria 73.967 postos de trabalho no primeiro semestre, com liderança do transporte rodoviário de cargas e maior participação de mulheres e jovens nas novas vagas

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

O setor de transporte encerrou o primeiro semestre de 2026 com 2,95 milhões de empregos formais ativos, o maior estoque já registrado no período e 3,4% acima do observado em junho do ano passado. O resultado aproxima o setor da marca de 3 milhões de trabalhadores, mas reúne desempenhos distintos entre as atividades.

Os dados fazem parte do Panorama CNT do Emprego no Transporte, elaborado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) e atualizado até junho. No acumulado do primeiro semestre, o setor abriu 73.967 postos de trabalho, ante 72.693 no mesmo intervalo de 2025, crescimento de 1,8%.

O saldo resultou de 791.912 admissões e 717.945 desligamentos. As contratações aumentaram 4,8% em relação ao primeiro semestre do ano passado, enquanto as demissões avançaram 5,2%.

Depois de fechar janeiro com a perda de 4.740 vagas, o transporte obteve resultados positivos nos cinco meses seguintes. O melhor desempenho ocorreu em março, com 25.443 novos postos.

Em junho, foram abertas 16.217 vagas, número 91,55% superior ao saldo de 8.466 empregos registrado no mesmo mês de 2025 e 138,1% maior que o resultado de maio. Foram contabilizadas 133.884 admissões, alta anual de 12,44%, e 117.667 desligamentos, crescimento de 6,39%.

Para a diretora executiva da CNT, Fernanda Rezende, os números demonstram a capacidade do transporte de gerar oportunidades de trabalho.

“O avanço do emprego no transporte mostra a força e a relevância do setor para a economia brasileira. Chegar a quase 3 milhões de empregos formais e, ao mesmo tempo, registrar uma aceleração expressiva das contratações demonstra que o transporte continua gerando oportunidades e sustentando atividades econômicas em todo o país”, afirmou.

Rodoviário de cargas lidera

Responsável por quase metade dos empregos formais do transporte, o transporte rodoviário de cargas terminou junho com 1.381.681 trabalhadores. O estoque cresceu 4,28% em 12 meses, com a criação de 44.911 vagas no primeiro semestre — 26,21% acima do saldo obtido de janeiro a junho de 2025.

O segmento respondeu por cerca de 61% dos postos abertos pelo setor no semestre. A expansão reforça o peso da atividade na movimentação de mercadorias, no abastecimento e no funcionamento das cadeias produtivas do país.

O armazenamento e as atividades auxiliares dos transportes tinham 586.558 empregados ao fim de junho, alta anual de 4,5%. O saldo de 13.560 vagas no semestre, porém, ficou 33% abaixo do registrado no mesmo período do ano passado. No transporte rodoviário urbano de passageiros, o estoque avançou 0,8%, para 448.943 trabalhadores, enquanto a geração de vagas recuou 9,7%, para 11.322.

Entre as maiores ex-

pansões proporcionais do estoque estão o transporte rodoviário de passageiros por fretamento, com alta de 9,1%, e o transporte aéreo de passageiros, com avanço de 6,2%. A aviação de passageiros abriu 1.891 postos no semestre, mais de 12 vezes o saldo de igual período de 2025. O transporte metroferroviário criou 1.136 vagas, alta de 190,5%.

Na direção oposta, correios e outras atividades de entrega perderam 4.540 postos no semestre e tiveram redução de 3,7% no estoque. O transporte rodoviário de passageiros de longo curso fechou 1.797 vagas.

Mulheres ganham espaço

As mulheres ocupavam 601.090 empregos formais no transporte em junho, o equivalente a 20,38% do estoque do setor. A participação feminina foi bem maior no saldo mensal: elas preencheram 7.433 das 16.217 novas vagas, ou 45,83% do total. Entre os homens, foram criados 8.784 postos.

Os jovens também tiveram peso relevante na expansão. A faixa de 18 a 24

anos respondeu por 8.680 vagas em junho, mais da metade do saldo mensal. Houve resultado positivo entre trabalhadores de até 17 anos e nas faixas de 25 a 49 anos. Já os grupos de 50 a 64 anos e de 65 anos ou mais perderam 217 e 561 postos, respectivamente.

São Paulo

São Paulo encerrou junho com 982.390 empregos formais no transporte, cerca de um terço do total nacional. O estado também liderou a geração de postos no mês, com 9.377 vagas, o equivalente a 57,8% do saldo do país.

Os maiores estoques depois de São Paulo estavam em Minas Gerais, com 301.321 trabalhadores; Rio de Janeiro, com 277.907; e Paraná, com 208.390. Na criação de vagas em junho, vieram em seguida Rio de Janeiro, com 1.120; Paraná, com 1.075; e Bahia, com 896.

O Sudeste reunia 1.640.723 empregos no transporte em junho, ou 55,6% do estoque nacional. O Sul aparecia em seguida, com 551.333 postos e participação de 18,7%.



Segundo o Panorama CNT do Emprego no Transporte, as contratações aumentaram 4,8% em relação ao primeiro semestre do ano passado, enquanto as demissões avançaram 5,2%

TRANSPORTES | Rodovias

TCU aprova concessão de 641 km de rodovias na Bahia

Aval do tribunal permite avanço da Rota 2 de Julho, que prevê contrato de 30 anos e leilão estimado para dezembro

Divulgação

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br



A concessão prevê cerca de 641,75 quilômetros de rodovias, formando um corredor entre Salvador, Feira de Santana e Vitória da Conquista, na Bahia, e a divisa com Minas Gerais

A nova concessão de trechos das BR-116 e BR-324, na Bahia, avançou após o Tribunal de Contas da União (TCU) aprovar, por unanimidade, a continuidade do processo. Batizado de Rota 2 de Julho, o projeto segue agora para a etapa final de ajustes técnicos, financeiros e jurídicos do edital pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

A expectativa é que o edital seja publicado após a conclusão dos ajustes e que o leilão seja realizado em dezembro deste ano, na B3. A concessão prevê aproximadamente 641,75 quilômetros de rodovias, formando um corredor entre Salvador, Feira de Santana, Vitória da Conquista e a divisa com Mi-

nas Gerais.

O contrato terá duração de 30 anos e prevê cerca de R\$ 14,8 bilhões em investimentos ao longo da concessão. Os recursos serão destinados à recuperação do pavimento, ampliação da capacidade, melhorias e manutenção da infraestrutura. Também estão estimados R\$ 6,7 bilhões para operação e conservação das rodovias durante o período contratual.

Com o aval do TCU, a

ANTT poderá avançar na consolidação da documentação necessária para a publicação do edital. A modelagem passou por audiências públicas realizadas em 2025 em Salvador, Feira de Santana, Vitória da Conquista e Brasília, que reuniram contribuições da população, especialistas e representantes do poder público.

O relatório final do processo foi aprovado pela Diretoria Colegiada da ANTT em agosto de 2025 e, poste-

riormente, encaminhado ao TCU para análise.

A nova concessão sucede o contrato administrado pela ViaBahia, encerrado em 15 de maio de 2025 por meio de um acordo consensual mediado pelo próprio TCU. O acordo também estabeleceu o pagamento de indenização à concessionária pelos investimentos ainda não amortizados.

Desde o encerramento do contrato anterior, os trechos federais são adminis-

trados provisoriamente pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), sem cobrança de pedágio.

A nova concessão também prevê mudança no sistema de cobrança de pedágio. As atuais praças físicas deverão ser substituídas por pórticos de cobrança eletrônica no modelo de livre passagem, conhecido como free flow, a partir do 13º mês de operação da nova concessão.

São Paulo assina contrato de R\$ 9,4 bilhões para a Rota Mogiana

Sistema integra trechos administrados pelo DER-SP e pela antiga Renovias, com obras em 520 quilômetros de rodovias ao longo de 30 anos

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Governo de São Paulo formalizou a concessão da Rota Mogiana, que reúne aproximadamente 520 quilômetros de rodovias em 22 municípios do interior do Estado. O contrato, assina-

do em 27 de agosto com a Rota Mogiana SPE S.A., terá duração de 30 anos e valor estimado em R\$ 9,375 bilhões, considerando a data-base de abril de 2025.

A concessão passa a integrar em um único sistema trechos que atualmente estão sob administração do Departamento de Estradas de Rodagem (DER-SP) e segmentos anteriormente vinculados à Renovias. A Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado

de São Paulo (Artesp) ficará responsável pela regulação e fiscalização do contrato.

A assinatura ocorre após o leilão realizado em fevereiro deste ano, na B3, quando o Consórcio Rota Mogiana venceu a disputa com uma oferta de aproximadamente R\$ 1,08 bilhão em outorga fixa. O consórcio é formado pelo Azevedo & Travassos Infraestrutura I Fundo de Investimento em Participações e pela Quimassa Infraestrutura Ltda.

O contrato prevê cerca

de R\$ 9,4 bilhões em investimentos ao longo dos 30 anos de concessão. Entre as intervenções estão 217 quilômetros de duplicações, 138 quilômetros de terceiras faixas, aproximadamente 96 quilômetros de marginais e a construção ou adequação de 151 dispositivos de acesso.

Também estão previstas 59 novas passarelas, adequação ou implantação de 135 pontos de ônibus e um novo contorno viário. Segundo o Governo de São

Paulo, a concessão deverá beneficiar aproximadamente 2,3 milhões de moradores dos 22 municípios abrangidos.

O sistema inclui trechos das rodovias SP-340, SP-342, SP-344, SP-350, SP-215, SP-338, SP-333, SP-133 e SP-107, além de acessos estaduais. A SP-340 é um dos principais corredores entre a Região Metropolitana de Campinas e o nordeste paulista, conectando polos industriais, agrícolas e logísticos.

TRANSPORTES | Rodovias

Pedágio na BR-101/RJ terá aumento a partir de setembro

Novo valor será cobrado nas cinco praças da rodovia administrada pela Autopista Fluminense; reajuste foi aprovado pela ANTT e entra em vigor no dia 9

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A tarifa de pedágio da BR-101/RJ, administrada pela Autopista Fluminense, passará a custar R\$ 10,80 para automóveis, caminhonetes e furgões a partir da zero hora de 9 de setembro de

2026. O novo valor foi aprovado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) na 1ª Revisão Ordinária e no reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) do contrato de concessão repactuado.

A cobrança será aplicada nas cinco praças de pedágio do trecho concedido, que tem 322,1 quilômetros e se estende da divisa do Rio de Janeiro com o Espírito Santo até a Ponte Presiden-

te Costa e Silva, na Baía de Guanabara. As praças estão localizadas em Campos dos Goytacazes, Conceição de Macabu, Casimiro de Abreu, Rio Bonito e São Gonçalo.

O valor de R\$ 10,80 corresponde à categoria 1. Para as demais categorias, as tarifas seguem os multiplicadores previstos no contrato, de acordo com o tipo de veículo e o número de eixos.

A revisão da tarifa está inserida em um processo de

modernização do contrato de concessão da BR-101/RJ. O novo acordo estabelece um ciclo de investimentos, obras, manutenção, operação e melhorias na rodovia.

Estão previstos R\$ 6,062 bilhões em investimentos de capital (Capex), na data-base de março de 2023.

Entre as intervenções aguardadas estão 49,55 quilômetros de duplicações, 81,708 quilômetros de multivias e 52,6 quilômetros de faixas adicionais. O contrato também prevê a recuperação e a sinalização de trechos que apresentarem desempenho inferior aos parâmetros estabelecidos.

Também fazem parte das obrigações o Contorno de Campos, com elaboração do projeto executivo e providências para o licenciamento ambiental; melhorias na conexão entre a BR-493 e a BR-101/RJ, em articulação com a concessão da EcoRio-Minas; e a incorporação de trechos viários em Campos dos Goytacazes, com o objetivo de ampliar a capacidade da BR-101/RJ.

Nos primeiros anos do novo contrato, estão previstas 22,3 quilômetros de duplicações, 29,3 quilômetros de multivias e 11,95 quilômetros de faixas adicionais, além das intervenções de restauração do pavimento e de sinalização.

Free Flow

Outra mudança esperada na repactuação é a implantação do sistema Free Flow. O contrato prevê três pontos de cobrança, com seis pórticos eletrônicos, que permitirão a cobrança dos veículos sem a necessidade de parada em praças convencionais.

A implantação deverá ocorrer em até 12 meses a partir do início da vigência do Termo Aditivo, seguida de uma etapa de operação experimental. Essa fase terá duração total de 36 meses, conforme as condições estabelecidas no contrato.

Até a efetiva implantação e entrada em operação do novo sistema, as cinco praças físicas continuarão funcionando normalmente.

Divulgação



A cobrança será aplicada nas cinco praças de pedágio do trecho concedido, que se estende da divisa do Rio de Janeiro com o Espírito Santo até a Ponte Presidente Costa e Silva

ANTT propõe nova metodologia para alterar obras de concessões

Metodologia será discutida em uma sessão pública marcada para 10 de setembro, durante Reunião Participativa

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) propôs uma nova metodologia para avaliar mudanças em soluções de engenharia

previstas nos contratos de concessão de rodovias federais. A proposta estabelece critérios para permitir a substituição de projetos originalmente previstos por alternativas consideradas equivalentes ou superiores em qualidade e funcionalidade.

A metodologia será discutida em uma sessão pública marcada para 10 de setembro, durante a Reunião Participativa nº 5/2026. A

iniciativa é conduzida pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SU-ROD) e busca dar maior objetividade e segurança técnica à análise dos pedidos de alteração.

A proposta prevê uma metodologia multicritério para avaliar solicitações de substituição de soluções de engenharia previstas no Programa de Exploração da Rodovia (PER). Na prática, o modelo pretende estabe-

lecer parâmetros para analisar se uma alternativa pode substituir a solução originalmente prevista no contrato sem comprometer a qualidade ou a funcionalidade da obra.

Além da participação na sessão pública, os interessados poderão encaminhar contribuições por escrito até as 18h do dia 30 de setembro, sempre no horário de Brasília.

Toda a documentação

referente à Reunião Participativa nº 5/2026 estará disponível no sistema ParticipANTT, plataforma de participação social da ANTT.

A sessão será realizada em formato híbrido, com participação presencial no auditório da sede da ANTT, em Brasília, e transmissão por videoconferência. O endereço para acompanhamento virtual será divulgado a partir das 10h do dia 9, no portal ParticipANTT.

ANTT aprova edital definitivo do Corredor Minas-Rio

Projeto divide 733 quilômetros de ferrovia em dois lotes e atribui ao futuro operador a recuperação, a manutenção e a modernização da infraestrutura

Divulgação

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou a versão definitiva do edital de concessão do Corredor Ferroviário Minas-Rio, formado por cerca de 733 quilômetros de linhas atualmente operadas pela Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). A decisão foi tomada na 1.040ª Reunião de Diretoria Pública, realizada na última quinta-feira (27).

O projeto divide o corredor em dois lotes. O primeiro compreenderá o trecho entre Iguatama (MG) e Barra Mansa (RJ), incluindo o ramal entre Varginha e Lavras, em Minas Gerais. O segundo ficará entre Barra Mansa e Angra dos Reis, no Rio de Janeiro.

O futuro operador ficará responsável pela manutenção, recuperação e modernização da infraestrutura existente. Após assumir o corredor, terá prazo de até dois anos para apresentar um plano de recapitação da ferrovia, que deverá orientar as intervenções destinadas a recuperar e ampliar as condições operacionais da malha.

Segundo o diretor da ANTT e relator do processo, Marcelo Fonseca, o projeto poderá servir de referência para outros trechos ferroviários existentes que estejam ociosos, subutilizados ou parcialmente abandonados.

Para Fonseca, o corredor pode se tornar “um lead case, uma referência para todos os futuros chamamentos públicos” de autorização ferroviária. O diferencial do modelo, se-



A intenção da ANTT é utilizar a experiência do Corredor Minas-Rio na estruturação de outros projetos que envolvam a recuperação e a retomada de trechos ferroviários existentes

gundo o diretor, está no aproveitamento de linhas já construídas, enquanto grande parte dos projetos de autorização está relacionada à implantação de novas ferrovias.

A intenção da ANTT é utilizar a experiência do Corredor Minas-Rio na estruturação de outros projetos que envolvam a recuperação e a retomada de trechos ferroviários exis-

tentes.

A Diretoria Colegiada também alterou as regras da etapa de viva-voz do leilão. O ajuste busca dar maior agilidade à disputa quando forem apresentadas propostas com valores próximos.

Ferrogrão no TCU

Outro projeto da carteira ferroviária da ANTT, a Fer-

rogrão deverá ser encaminhada nas próximas semanas ao Tribunal de Contas da União (TCU). A informação foi dada pelo diretor-geral da Agência, Guilherme Theo Sampaio, em entrevista ao site NeoFeed.

O leilão está previsto para 2027. Segundo Sampaio, as controvérsias ambientais relacionadas aos povos originários foram delimitadas e encaminhadas

durante a estruturação do projeto. O diretor-geral afirmou ainda que a ferrovia apresenta viabilidade econômica e conta com uma modelagem estruturada.

A Ferrogrão foi projetada para ligar Sinop (MT) a Miritituba (PA), criando uma nova alternativa para o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste em direção aos terminais portuários do Arco Norte.

Além da Ferrogrão, a ANTT prevê publicar ainda em 2026 o edital de chamamento público para o trecho ferroviário entre Arcos (MG) e Barra Mansa. Para o último trimestre deste ano, está prevista a publicação do edital da Estrada de Ferro 118, que ligará Vitória (ES) ao Porto do Açu (RJ).

A carteira programada para 2027 também inclui os projetos de concessão da Malha Oeste e da Malha Sul.

Financiamento de longo prazo

Segundo Sampaio, a estruturação dos novos projetos ferroviários tem sido acompanhada pela ampliação das alternativas de financiamento. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) tem apresentado linhas com volumes maiores de recursos e prazos mais longos para os investimentos no setor.

Os projetos também poderão contar com recursos captados por meio de debêntures e com capital das próprias operadoras. Na avaliação do diretor-geral da ANTT, a combinação dessas fontes tende a ampliar as condições de financiamento e contribuir para a execução dos investimentos ferroviários.

Corredor Minas-Rio em números

Extensão: cerca de 733 quilômetros

Operação atual: Ferrovia Centro-Atlântica (FCA)

Lote 1: Iguatama (MG)–Barra Mansa (RJ), incluindo o ramal Varginha–Lavras

Lote 2: Barra Mansa–Angra dos Reis (RJ)

Obrigações: manutenção, recuperação e modernização da infraestrutura

Recapitação: plano deverá ser apresentado em até dois anos pelo futuro operador

TRANSPORTES | Portos

Concessão do canal abre caminho para estudos de profundidade de 18 m

Modelagem do BNDES prevê dragagens para 16 e 17 metros e atribui ao futuro concessionário avaliação de uma nova etapa de aprofundamento

Da Redação
redacao.jornal@redebnews.com.br

A concessão do canal de acesso ao Porto de Santos (SP) poderá abrir caminho para uma futura profundidade de 18 metros. A possibilidade está prevista na modelagem elaborada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), apresentada em audiência pública nesta terça-feira (1) promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O projeto estabelece como investimentos obrigatórios do futuro concessionário duas etapas de aprofundamento do canal: dos atuais 15 metros para 16 metros e, posteriormente, para 17 metros.

Além dessas obras, caberá à empresa vencedora realizar estudos para avaliar a viabilidade de uma futura dragagem para 18 metros.

Os detalhes foram apresentados por Leonardo Scarlato, gerente de Estruturação de Projetos do BNDES. Segundo a modelagem, a primeira etapa de aprofundamento deverá demandar aproximadamente R\$ 300 milhões. Para levar o canal de 16 para 17 metros, estão previstos outros R\$ 315 milhões.

O cronograma estabelece que o processo de licenciamento ambiental necessário para alcançar os 16 metros seja iniciado já no primeiro ano da concessão. Na sequência, deverá ser iniciado o processo para viabilizar a segunda etapa de aprofundamento, até os 17 metros.

A eventual chegada aos 18 metros, no entanto, ainda dependerá dos estudos

a serem conduzidos pelo futuro concessionário. A profundidade não faz parte, neste momento, das obrigações de investimento previstas no contrato.

Governança compartilhada

A modelagem também prevê uma divisão de responsabilidades entre o futuro concessionário e a Autoridade Portuária de Santos (APS). Por se tratar de uma concessão parcial, a gestão das atividades relacionadas ao acesso aquaviário será compartilhada.

A APS continuará responsável pelas funções estratégicas de supervisão e gestão do Porto de Santos, enquanto o parceiro privado ficará encarregado das atividades operacionais, dos investimentos e da manutenção da infraestrutura concedida.

A Autoridade Portuária

também manterá a decisão final sobre instrumentos como o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e o Regulamento de Exploração do Porto (REP). O concessionário poderá apresentar contribuições técnicas, mas caberá à APS decidir sobre o acolhimento das propostas.

O modelo prevê ainda a criação de um Comitê de Dragagem, de caráter consultivo, para discutir o planejamento das obras e serviços. O colegiado deverá reunir representantes da União, concessionária, APS, Autoridade Marítima, Governo de São Paulo, Prefeitura de Santos, arrendatários, trabalhadores, operadores portuários, Praticagem e demais integrantes da comunidade portuária.

Acelerar investimentos

Para estimular a execução

das obras, o BNDES propõe a criação de uma conta de retenção vinculada ao cumprimento das metas de aprofundamento.

Nos três primeiros anos, enquanto o canal permanecer com 15 metros, o concessionário terá acesso a 70% da receita. Após a conclusão dos investimentos necessários para atingir 16 metros, esse percentual passará para 90%. A liberação de 100% da receita ocorrerá somente depois que o canal alcançar 17 metros.

“Então a gente entende que o contrato está incentivando de uma forma adequada que o concessionário faça os investimentos obrigatórios o quanto antes”, afirmou Scarlato.

Obras em andamento

Duas obrigações previstas na concessão — o aprofundamento para 16 metros e a implantação da infraestrutura do Vessel Traffic Management Information System (VTMIS), sistema de gerenciamento do tráfego de embarcações — já tiveram processos conduzidos em paralelo pela APS.

Caso os contratos sejam efetivamente concluídos pela Autoridade Portuária, essas obrigações poderão ser retiradas do escopo do futuro concessionário.

A APS já assinou contrato para a implantação da infraestrutura do VTMIS, que deverá entrar em operação nos próximos dois a três anos. Já a licitação para o aprofundamento do canal para 16 metros está suspensa por decisão liminar do Tribunal de Contas da União (TCU).



O projeto estabelece como investimentos obrigatórios do futuro concessionário duas etapas de aprofundamento: dos atuais 15 metros para 16 metros e, posteriormente, para 17 metros

Suzano adquire parte de projeto portuário da Imetame no Espírito Santo

Participação será formada por aporte de terrenos da companhia e não prevê novos investimentos em 2026

Divulgação

VANESSA PIMENTEL
vanessa.pimentel@redenenews.com.br

A Suzano adquiriu 10% de participação na Imetame Logística Porto, empreendimento portuário em construção em Aracruz, no Espírito Santo. A operação será realizada por meio do aporte de terrenos pertencentes à fabricante de celulose e está sujeita ao cumprimento de condições precedentes, incluindo a aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

Segundo a Suzano, os terrenos estão localizados estrategicamente para o desenvolvimento do projeto e sua transferência não deverá afetar o desempenho operacional ou econômico da Unidade Aracruz,

instalada na mesma região. A companhia também informou que a operação não terá impacto relevante em seu plano de investimentos.

Não há previsão de novos aportes relacionados ao projeto em 2026. A empresa afirmou que a operação está alinhada à estratégia de criação de valor no longo prazo, combinando sua experiência em logística portuária com a possibilidade de monetização de ativos fundiários.

Em construção, o empreendimento da Imetame prevê cinco terminais especializados, destinados à movimentação de contêineres, carga geral, graneis sólidos, graneis líquidos e operações ship-to-ship. A primeira fase tem previsão de iniciar as operações de carga geral no começo de 2027.

O terminal de contêineres deverá entrar em operação em meados de 2028. O projeto é desenvolvido em parceria com a Hanseatic



De acordo com a Suzano, a entrada no projeto representa apoiar o desenvolvimento de uma nova alternativa logística para o Espírito Santo e para o comércio exterior brasileiro

Global Terminals, divisão de terminais da Hapag-Lloyd, que detém 50% do empreendimento.

A estrutura terá capacidade estimada de aproximadamente 1,2 milhão de TEU por ano, com 750 metros de cais e profundidade de 17 metros. O projeto também prevê equipamentos para movimentação de contêineres e condições para receber embarcações de grande porte.

Os demais terminais se-

rão implantados posteriormente, conforme o cronograma do empreendimento.

Em nota, a Suzano disse que a entrada no projeto representa uma oportunidade de apoiar o desenvolvimento de uma nova alternativa logística para o Espírito Santo e para o comércio exterior brasileiro. A companhia avalia que o empreendimento poderá se consolidar como uma plataforma logística voltada à expansão das cadeias produtivas e do co-

mércio exterior.

A empresa destacou ainda que a iniciativa reforça sua estratégia de investir em oportunidades que contribuam para a competitividade e o crescimento sustentável da companhia, sem alterar o planejamento de investimentos previsto para os próximos anos.

O fechamento da transação depende do cumprimento das condições estabelecidas no acordo, entre elas a aprovação do Cade.

Chuvas interrompem manobras de navios em Itajaí e Navegantes

Aumento da vazão do rio Itajaí-Açu levou ao fechamento do canal, que permanece sem previsão de liberação para as operações portuárias

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

A Capitania dos Portos de Itajaí determinou o fechamento de entrada e saída de navios no complexo portuário de Itajaí e Navegantes, em Santa Catarina. A medida ocorreu desde às 17hs de

segunda-feira (31 de agosto) e segue sem previsão de liberação para manobras de embarcações.

O motivo para o fechamento do canal se deu por conta de uma forte correnteza, provocada pelo grande volume de chuva que atingiu a região. Por questões de segurança, o canal aquaviário foi fechado para manobras de embarcações.

Além de aumentar a va-

zão do rio Itajaí-Açu, a chuva intensa na região aumentou consideravelmente o transporte de sedimentos para o fundo do canal de acesso, assim acelerando o assoreamento.

“Esse quadro ocorre, ainda, em um contexto climático influenciado pelo fenômeno El Niño, que vem impactando as condições hidrológicas da região e contribuindo para episódios de

precipitação intensa e aumento da descarga fluvial na Bacia do Itajaí-Açu”, disse a Superintendência do Porto de Itajaí (SPI), em comunicado oficial.

Dragagem

Desde domingo, o complexo portuário retomou os trabalhos de dragagem de sucção com a draga Utrecht, retirando os sedimentos do fun-

do do canal aquaviário.

Segundo o superintendente do porto, Artur Antunes Pereira, o trabalho da draga do tipo hopper acontecerá até o reestabelecimento das profundidades do canal.

“A meta da campanha é devolver ao canal a total navegabilidade, sem nenhum tipo de sedimentação, reestabelecendo as medidas do canal”, comentou.

TRANSPORTES | Aviação

Indisciplina grave em voos cresce 22% e nova regra prevê multa

Brasil registrou 881 casos de indisciplina no transporte aéreo no primeiro semestre; Resolução 800 entra em vigor em 14 de setembro

Da Redação
redacao.jornal@redenebnews.com.br

O Brasil registrou 881 casos de indisciplina no transporte aéreo entre janeiro e junho de 2026. Desse total, 154 episódios foram classificados na categoria 3, correspondente às ocorrências mais graves e com potencial de comprometer a segurança operacional. O número representa crescimento de 22% em relação aos casos da mesma categoria registrados no primeiro semestre de 2025.

Diante do avanço dessas ocorrências, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), em parceria com a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abea), a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a ABR Aeroportos do Brasil, participa da campanha "Parece exagero. É segurança". A iniciativa busca conscientizar passageiros sobre as regras de convivência e as novas medidas para casos de indisciplina.

A Resolução 800 foi aprovada pela Anac em março de 2026, após diálogo com companhias aéreas, operadores aeroportuários e a sociedade. A norma estabelece medidas para situações que possam comprometer a segurança e o funcionamento das operações e entra em vigor em 14 de setembro.

Segundo a Abea, os casos de indisciplina a bordo ou nas dependências dos aeroportos vêm aumentando ano a ano. Em 2025, foram registrados 1.764 episódios, quase cinco por dia. O número foi 66% maior que o registrado em 2024, quando foram contabiliza-

dos 1.061 casos.

Para as ocorrências mais graves, a Resolução 800 prevê multa de até R\$ 17,5 mil e proibição de embarque por até um ano em voos domésticos.

Entre as condutas que podem resultar em sanções estão o descumprimento das instruções de segurança da tripulação, tentativa de ameaça, intimidação ou agressão contra passageiros, tripulantes ou funcionários em serviço, fumar a bordo, importunação sexual, falsa ameaça de bomba e tentativa de acesso à cabine de comando.

A norma determina que operadores aéreos e aeroportuários adotem medidas progressivas de acordo com cada situação. Entre as providências estão a orientação formal ao passageiro sobre as normas de segurança, advertência, contenção quando necessária, acionamento da autoridade policial, retirada do passageiro da aeronave e soli-

DIANTE DO AVANÇO DESSAS OCORRÊNCIAS, O MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS (MPOR), EM PARCERIA COM A ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS (ABEAR), A AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC) E A ABR AEROPORTOS DO BRASIL, PARTICIPA DA CAMPANHA "PARECE EXAGERO. É SEGURANÇA".

citação de reparação por eventuais danos causados.

O passageiro deverá ser informado sobre a acusação, a sanção prevista, o valor da multa ou o prazo de vigência da medida, além dos canais e prazos para apresentação de recurso.

Os operadores do setor aéreo deverão manter os registros dos casos por até cinco anos.

Conscientização

A campanha será divulgada em veículos de comunicação, plataformas digitais, redes sociais e aeroportos de todo o país. A iniciativa pretende reforçar as normas de convivência a bordo e nos aeroportos e informar os passageiros sobre as sanções previstas para atos de indisciplina.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, a conscientização é parte do esforço para preservar a segurança durante

as viagens.

"Essa medida é importante para proteger a segurança do voo, a tripulação e todos os passageiros. Comportamentos indisciplinados, que são minoria, não podem colocar em risco a operação nem prejudicar o ambiente de respeito, tranquilidade e segurança que deve existir a bordo. A nova regulamentação fortalece esse compromisso e estabelece limites claros para comportamentos que afetam a coletividade. Nosso objetivo é mostrar que existem regras a serem cumpridas e, principalmente, que a segurança depende da atitude de cada um", declarou.

O diretor-presidente da Anac, Tiago Faienstein, avaliou que a Resolução 800 representa um avanço. Segundo ele, antes da nova regulamentação, um passageiro indisciplinado poderia prejudicar a viagem de centenas de pessoas sem que houvesse consequências.

Faienstein também destacou que determinadas condutas dentro de uma aeronave podem colocar a operação em risco e provocar impactos para outros passageiros, inclusive atrasos na chegada ao destino. Para ele, as sanções têm como objetivo evitar a repetição desses problemas.

O CEO da ABR Aeroportos do Brasil, Fábio Rogério Carvalho, destacou que o comportamento dos passageiros também interfere no funcionamento dos aeroportos. Segundo ele, um episódio de indisciplina pode afetar trabalhadores, operações e outros passageiros, além das pessoas diretamente envolvidas.

A campanha também está disponível no site "Parece exagero. É segurança", onde os passageiros podem consultar as regras e recomendações.



Divulgação

De acordo com Tiago Faienstein, antes da Resolução 800, um passageiro indisciplinado poderia prejudicar a viagem de centenas de pessoas sem que houvesse consequências



LUIS CLAUDIO SANTANA MONTENEGRO

Ex-diretor de Operações, Planejamento Estratégico e Controle da Codesp, ex-presidente da Codesa, atual consultor de Infraestrutura da Federação da Indústria do Estado do Espírito Santo (Findes), professor convidado da FGV e sócio fundador da Neowise Consultoria em Engenharia.
opinioao@portalbenews.com.br

▶ PLANEJAMENTO

O ápice do processo democrático

Há dois anos venho repetindo o mesmo mantra: a sociedade brasileira precisa se organizar para participar mais, e melhor, de duas decisões que hoje escapam ao debate público quando o assunto é infraestrutura de transportes. A primeira é como hierarquizar os projetos, ou seja, quem entra na frente. A segunda é como financiá-los. São as duas lacunas do nosso processo decisório, e é justamente nelas que a sociedade quase não é ouvida. Se enfrentarmos esse debate com seriedade, alcançaremos o tão sonhado Planejamento de Estado.

O tema volta ao centro do palco com o lançamento do Plano Nacional de Logística 2050. É um avanço real e merece registro. O plano projeta cerca de R\$ 1,2 trilhão em investimentos até 2050.

Vale explicar de onde nasce a lista de intervenções que um plano desses produz. O planejamento de transporte trabalha, há décadas, com o chamado modelo de quatro etapas: estima-se quanto de carga cada região gera e consome, para onde essa carga se desloca, por qual modo ela viaja e por quais rotas ela escoar. Do cruzamento dessas quatro perguntas surge o mapa dos gargalos e, com ele, um extenso rol de obras candidatas. O PNL faz isso com competência crescente. O problema começa depois.

Isso, porque o rol de obras necessárias é muito maior do que o orçamento consegue cobrir. O plano aponta o caminho, mas ainda não diz, e nem poderia dizer, quem entra primeiro. Temos uma lista é um inventário de projetos desejáveis, mas não temos uma ordem de prioridade que a sociedade reconhece como justa. Sem priorização clara, a cada momento um novo empreendimento tenta furar a fila: obras sem projeto, sem licenciamento e sem análise de utilidade entram no orçamento defendidas em instrumentos que quase ninguém lê. Enquanto isso, pleitos maduros esperam anos para serem ouvidos, muitas vezes só são ouvidos depois que o prejuízo já virou realidade.

Montar prioridades exige uma ferramenta que o país ainda não aprendeu a utilizar: uma função utilidade da infraestrutura. A ideia é atribuir a cada projeto uma nota global, calculada sobre várias dimensões, tais como: retorno econômico, geração de emprego, desenvolvimento regional, competitividade das exportações, ganho ambiental, maturidade do projeto e velocidade com que os resultados aparecem. O objetivo é poderoso: tornar explícito, e debatível, o critério da escolha. Os países que a OCDE cita como referência já avaliam projetos por método semelhante antes de admiti-los no orçamento. Definir esses critérios e seus pesos, em diálogo aberto com os setores produtivos e com a sociedade, é o que transforma uma lista em plano de ações efetivo.

Há um obstáculo silencioso nesse caminho, e ele é institucional. Recentemente, acompanhando o debate entre o economista Gustavo Franco, um dos pais do Real, e o atento Felipe Salto, aprendi uma distinção que explica muito do nosso atraso. O Brasil construiu instituições monetárias de primeiro mundo, com autoridade e previsibilidade reconhecidas lá fora. As instituições orçamentárias, porém, ficaram para trás. A norma que ainda organiza nossas finanças públicas é de 1964. Criamos com facilidade regras fiscais de teto e de resultado, mas seguimos sem uma regra orçamentária que diga como priorizar infraestrutura. PPA, lei orçamentária e um plano geral de outorgas seguem, na prática, como peças de ficção: são listas sem a cobertura orçamentária que as tornaria executáveis.

O prêmio por resolver isso é grande. Uma carteira priorizada, cujos resultados integrados sejam conhecidos, deixa de ser um amontoado de despesas e passa a ser um programa de investimento. Com ela, torna-se possível gerar dívida legítima para antecipar ganhos, o que se costuma chamar de Estado empreendedor, e organizar as outorgas ao setor privado de forma direcionada, ou seja, um plano geral de outorgas orientado a resultado. O próprio PNL prevê que a maior fatia do investimento venha da iniciativa privada. Sem uma priorização crível e de consenso, essa fatia não se materializa: capital de longo prazo precisa de previsibilidade, e previsibilidade é exatamente o que uma prioridade estável oferece.

Enquanto a priorização e o plano de financiamento não existem, a conta corre. Como já disse aqui, só em sobreestadia de navios o país perde, todos os anos, algo perto de R\$ 17 bilhões, muito próximo do valor que será o nosso superávit fiscal deste ano. É dinheiro que poderia sair do campo da despesa eterna para o campo do investimento com resultado medido. Mauro Viegas, colega de tantos debates estruturantes, insiste há anos numa ideia simples: infraestrutura pede horizonte de Estado e continuidade acima dos calendários eleitorais. Um Planejamento de Estado, discutido com a sociedade e traduzido em indicadores de utilidade, resistiria melhor aos ciclos eleitorais de dois em dois anos, que hoje refazem prioridades ao sabor da ocasião.

O PNL 2050 nos deu um plano melhor. Este espaço seguirá defendendo os dois passos que faltam: a priorização e o financiamento. Há quase um século, Harold Lasswell sintetizou a política na célebre questão sobre “quem recebe o quê, quando e como”. Se é assim, escolher às claras, e com a sociedade à mesa, em quais obras aplicar os recursos escassos do país seria certamente o ápice do processo democrático.

Luis Cláudio Santana Montenegro escreve quinzenalmente para o BE News, com seus artigos publicados às quartas-feiras

UM PLANEJAMENTO DE ESTADO, DISCUTIDO COM A SOCIEDADE E TRADUZIDO EM INDICADORES DE UTILIDADE, RESISTIRIA MELHOR AOS CICLOS ELEITORAIS DE DOIS EM DOIS ANOS, QUE HOJE REFAZEM PRIORIDADES AO SABOR DA OCASIÃO

BRASIL EXPORT

Sul Export debate expansão offshore e fortalecimento da cadeia

Painel reunirá representantes da Petrobras, Technit e OAB/SC para discutir planejamento estratégico, conteúdo local e sustentabilidade na indústria naval

Divulgação

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br



O debate no painel abordará os desafios para o desenvolvimento de projetos offshore no Brasil e a necessidade de planejamento estratégico para acompanhar a demanda do setor

A expansão de projetos offshore e o fortalecimento da cadeia de fornecedores estarão entre os principais temas do Sul Export 2026, que será realizado nos dias 17 e 18 de setembro, em Foz do Iguaçu (PR). O assunto será discutido no painel “Estratégia, cadeia de suprimentos e sustentabilidade no setor naval da região Sul”, marcado para as 16h30 do dia 17, com a participação de representantes da Petrobras, Technit e OAB/SC.

O debate abordará os desafios para o desenvolvi-

mento de projetos offshore no Brasil e a necessidade de planejamento estratégico para acompanhar a demanda do setor. A discussão também deve tratar das oportunidades para a indústria naval e dos fatores que podem ampliar a participação de empresas brasileiras no fornecimento de produtos e serviços para esses projetos.

A capacidade da cadeia de suprimentos de atender às necessidades do setor naval será outro ponto do painel. Entre os temas estão o fornecimento de insumos e equipamentos, a preparação dos fornecedores para novas demandas e os desafios de integrar diferentes segmentos da indústria aos projetos offshore.

A discussão deve avaliar as oportunidades para empresas nacionais diante da perspectiva de novos projetos e da necessidade de ampliar a capacidade de fornecimento.

O painel também colocará em pauta o conteúdo local na indústria de óleo e gás e a sustentabilidade, com discussão sobre a participação de fornecedores brasileiros nos projetos offshore, o desenvolvimento da indústria nacional e a necessidade de conciliar a expansão das atividades com práticas capazes de reduzir impactos ambientais e tornar mais eficientes os processos de produção e fornecimento.

A moderação será feita por Núria Bianco, diretora de Inteligência de Mercado

do Grupo Brasil Export. Participam do painel Marcelo De Carvalho Bonniard, gerente-geral de Estratégia de Contratação da Petrobras; Thiago de Oliveira Castro, diretor de Negócios e Projetos Offshore da Technit; e James Winter, presidente da Comissão Estadual de Direito Marítimo e Portuário da OAB/SC.

O Sul Export 2026 integra a agenda do Grupo Brasil Export e será realizado no Bourbon Thermas Eco Resort, em Foz do Iguaçu. A programação reúne debates sobre infraestrutura, logística, sustentabilidade, setor naval e desenvolvimento econômico da região Sul. 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

Moderação: Jacqueline Wendpap, Diretora-Executiva do Instituto Praticagem do Brasil | 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

Debate: 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

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News

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

Debate: Daniel Rodrigues Aldigueri, Diretor do Departamento de Navegação e Fomento do Ministério de Portos e Aeroportos; Osmari de Castilho Ribas, Diretor Superintendente Administrativo da Portonave; Ricardo Delfim, Diretor Comercial da Jan de Nul; Demais participantes a confirmar

12h30 Encerramento do período da manhã

14h00 Painel | Demandas do setor produtivo e o protagonismo da região Sul para o desenvolvimento econômico do Brasil

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News

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

Debate: Beto Martins, CEO da Transglobal Holding; Rodrigo Buffara Farah, CEO da Cotriguaçu Cooperativa Central; Thiago Meirelles, Sócio da AVREN; Demais participantes a confirmar

15h00 Painel | Multimodalidade e conectividade de transportes

Moderação: Bruno Merlin, Diretor de Comunicação do Grupo Brasil Export Gargalos a serem superados e ações para aumentar a eficiência operacional na logística transfronteiriça, incluindo a Tríplce 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

Debate: Celso Gallegario, Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de Foz do Iguaçu (Sindifoz); Djalmá Vilela, Presidente da Multilog; Ricardo Arten, CEO do Porto Itapoá; Lucas Ataliba, Diretor de Integração de Modais da Secretaria de Estado de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina (SPAF); Marcelo Mossi Vendramini, Titular da Alfândega (RFB) em Foz do Iguaçu; Demais participantes a confirmar

16h00 Intervalo

16h30 Painel | Estratégia, cadeia de suprimentos e sustentabilidade no setor naval da região Sul

Moderação: Núria Bianco, Diretora de Inteligência de Mercado do Grupo Brasil Export

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

Debate: Marcelo De Carvalho Bonniard, Gerente Geral de Estratégia de Contratação da Petrobras; Thiago de Oliveira Castro, Diretor de Negócios e Projetos Offshore da Technit; James Winter, Presidente da Comissão Estadual de Direito Marítimo e Portuário da OAB/SC

17h15 InfraESG | Corredores logísticos sustentáveis

18h15 — InfraJur – Encontro de Direito de Infraestrutura de Transportes, Energia e Mineração

19h00 Palestra de encerramento

18 SETEMBRO | SEXTA-FEIRA

09h15 Saída do transporte oficial do Bourbon Thermas Eco Resort

10h00 Visitas

16h30 Retorno ao Bourbon Thermas Eco Resort

14h30 Visita à Itaipu Binacional (a confirmar)

16h30 Retorno ao Bourbon Thermas Eco Resort

PAPO DE COMPLIANCE

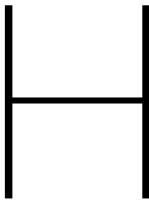


SELMA CULTURATI VASQUEZ

Economista, mestre em Administração e Pesquisa em Estratégia e Inovação, com experiência nas áreas corporativa e acadêmica voltadas a Finanças e Negócios
opinioao@portalbenews.com.br

ORGANIZAÇÃO

Compliance depois do problema: corrigir não é o mesmo que aprender



Hoje começamos nosso papo já com uma pergunta: O compliance da sua organização preponderantemente mitiga ou resolve os problemas?

Essa pergunta se baseia na observação de que muitas empresas e mesmo nós, em nossas vidas pessoais, normalmente atuamos reativamente a um problema depois que ele acontece. Está claro que o resolver é fundamental. E, para isso, corrigimos o pagamento, substituímos o fornecedor, conversamos com o colaborador, e ainda, ajustamos uma aprovação ou respondemos a uma reclamação. Após a solução, o assunto é encerrado e a operação segue. Mas segue como?

Talvez exista uma pergunta anterior ao encerramento de cada ocorrência: **o que nós e por consequência, a organização, aprendemos com o que aconteceu?**

Essa diferença pode se tornar um separador de águas, deixando para um dos lados, as empresas que apenas solucionam problemas, e para o outro, aquelas que conseguem reduzir a possibilidade de repeti-los. Então, a sugestão para o primeiro passo a tornar o compliance realmente efetivo, é de que cada problema não previsto possa ser tomado como um novo fator de memória empresarial, e de criação de políticas preventivas que já mitiguem desajustes funcionais pela raiz.

Neste ponto, é importante também levantar um outro aspecto que é a análise de riscos que a empresa corre com determinadas situações. Um atraso nos pagamentos pode apenas gerar alguns juros e multas a pagar, criando um impacto financeiro imediato; mas também, pode reduzir o crédito junto a seus credores, impactando no futuro em limitações para obter financiamentos para novos investimentos e processos de expansão.

Seguindo ainda com um outro exemplo bem recorrente, fornecedores mal selecionados, que nos atendem com produtos e serviços aquém das exigências de nossos clientes, podem nos trazer impactos reputacionais, quebras de contratos, além de perdas financeiras geradas por eventuais multas decorrentes da má entrega que realizaremos neste contexto.

E por aí vai... A cada descompasso em nossos processos e procedimentos, há a possibilidade de perdas consequentes das entregas que fazemos.

Nem todo erro representa fraude, negligência, má-fé, ou “risco calculado” compatível com o nível de exposição que a organização está disposta a assumir. Muitas ocorrências começam de forma bem menos evidente, pois, haverá um procedimento que não foi seguido porque parecia burocrático demais; uma aprovação realizada informalmente para ganhar tempo; uma informação ou documentação que ficou concentrada em uma única pessoa; uma exceção autorizada diante de uma urgência. Na medida em que essas situações acontecem, podem parecer administráveis, mas, como já comentamos anteriormente em outros artigos nesta coluna, quando falhas começam a se repetir, deixam pistas sobre a forma de como a cultura da organização está fundamentada de fato.

Desta maneira, frente a uma ocorrência, não basta apenas reagir ao erro e descobrir quem fez – sendo isso necessário – mas, o que mais importa é: **por que foi possível fazer? Qual controle não funcionou? Algum sinal**

anterior não foi detectado? E, principalmente, o que impediria que a mesma situação acontecesse novamente?

Há pesquisas a respeito de aprendizagem a partir de erros, em que fica evidenciado que empresas apenas punitivas não criam memória de mitigação de situações que venham a ocorrer novamente. No entanto, empresas com maior grau de maturidade em seu modelo de gestão, buscam não apenas responsabilizar as pessoas que tomaram decisões excepcionais aos procedimentos padrão da organização, mas compreender o porquê dessa exceção ter ocorrido e, como ajustar os processos internos de forma que esse aprendizado seja produtivo ao desenvolvimento do negócio. Isso não significa criar uma cultura de tolerância irrestrita ao erro ou eliminar a responsabilização. Significa compreender que **responsabilizar e aprender são processos diferentes que podem – e muitas vezes devem – acontecer simultaneamente.**

Trazendo de forma bastante resumida e simplificada, a teoria de **Circuito Simples (Single-Loop Learning)** e Circuito Duplo (Double-Loop Learning), originalmente desenvolvida pelos teóricos Chris Argyris e Donald Schön e revisitada por AUQUI-CACERES; FURLAN, 2023, faz uma reflexão em que segundo estes autores, no chamado **Circuito Simples**, quando ocorre uma falha, a empresa identifica e corrige o problema, o que apenas configura uma atitude reativa. No **Circuito Duplo**, ela se estende, não apenas corrigindo o problema imediato, mas também, questionando quais foram as regras, critérios e premissas que orientaram aquela ação, para que em seguida, trabalhem para sua prevenção futura.

Como exemplo, vamos imaginar que ocorreu uma contratação de um técnico especializado sem as aprovações pré-determinadas pelo processo de recrutamento da empresa – essa é a falha – a contratação que pulou as etapas estipuladas pelo mapa de procedimentos da companhia.

- **Solução imediata** – preencher a documentação faltante para completar o processo.
- **Solução completa** - preencher a documentação faltante para completar o processo e, compreender quais foram as falhas que ocorreram no contexto da contratação, ajustando o processo para que nas próximas admissões a falha não se torne recorrente.

Novamente podemos afirmar que não é sobre aumentar os trâmites burocráticos da relação interdepartamental. Ao contrário, é trazer fluidez aos processos, permitindo que todos os departamentos tenham um embasamento sólido e eficaz de informações internas, aumentando a integridade e a fidedignidade quanto aos resultados apresentados a todos os stakeholders.

A simples correção de uma falha sem o benefício de seu aprendizado, desaparece em pouco tempo e favorece sua recorrência. Quando uma ocorrência, denúncia, exceção ou falha são reconhecidos com a riqueza de informações que podem trazer sobre a cultura e os procedimentos do negócio, todos ganham, pois falhas futuras serão reduzidas e teremos mais confiança nas informações que a organização poderá nos passar.

Referência: AUQUI-CACERES, Mercedes-Victoria; FURLAN, Andrea. Revitalizing double-loop learning in organizational contexts: A systematic review and research agenda. European Management Review, v. 20, n. 4, p. 741-761, 2023.

A coluna Papo de Compliance, da economista Selma Culturati Vasquez, é publicada semanalmente no BE News, nas edições de quarta-feira.

FINANÇAS

‘Trade eleições’ leva Ibovespa a se aproximar dos 180 mil pontos

Com otimismo eleitoral, fluxo de negócios aumentou e levou o Ibovespa a subir de forma consistente nesta terça-feira. Foi o décimo pregão consecutivo em alta, desta vez de 1,30%

Estadão Conteúdo

O otimismo com as eleições voltou a dar o tom dos negócios na bolsa de valores, nesta terça-feira por meio de um movimento mais específico: a montagem de posições pelos investidores, inclusive estrangeiros, em opções de compra (calls) para dezembro do EWZ, maior ETF ligado a ações brasileiras negociado em Nova York, e Petrobras.

Essa dinâmica acaba gerando demanda no mercado à vista porque quem vende essas opções precisa se proteger de uma eventual alta dos ativos e, para isso, compra ações ou cotas do ETF. No caso do EWZ, essa busca pode chegar à Bolsa brasileira por meio das operações que mantêm o ETF alinhado



O índice da B3 subiu desde a abertura da sessão, teve uma pequena perda de fôlego, mas fechou em alta, aos 179,7 mil pontos

do ao valor das ações que compõem sua carteira.

O aumento do fluxo levou o Ibovespa a subir de forma consistente desde a abertura do pregão, consolidando o décimo pregão consecutivo de altas. No fim do dia, o índice não se sustentou nos 180 mil pontos, mas cravou uma alta de 1,30%, aos 179.722,48 pontos. Em Nova York, o EWZ sobe 1,50%.

“O que estamos identificando é uma entrada de estrangeiro no EWZ, em montagem de opções EWZ e Petrobras para dezembro. É um fluxo voltando, e o mercado está à mercê de fluxo”, afirma Rodrigo Moliterno, head de renda variável da Veedha Investimentos. “As últimas pesquisas eleitorais mostram estreitamento das diferenças entre os candidatos Lula e Flávio Bolsonaro

e isso anima o mercado, que espera alternância de poder para tentar mudar algo do lado fiscal.”

Para Luiz Mendes, head de alocação da Angatu Private, o desempenho forte do Banco do Brasil mais recentemente é outro indicio dos investidores mais confiantes na força da chapa à direita. A ação do banco acumula sua quarta sessão seguida de alta, de 6,4%.

“Pegando desde quinta-feira passada para cá, praticamente voltou a tônica de um mercado acreditando em uma alternância de governo, e um dos cavalos em que o mercado quer estar comprado nesse contexto é o BB, apesar do cenário para o agronegócio estar desafiador”, diz ele. “BB dá pistas do mercado querendo acreditar em novo governo, enquanto grandes hedge funds estão se posicionando em calls de EWZ ou BOVA11”, diz.

Para além desses aspectos, por mais um dia, a alta do petróleo embalou os papéis da Petrobras, ainda na esteira dos conflitos entre EUA e Irã.

O fechamento do estreito de Ormuz segue dando o ritmo do movimento da commodity, atingindo diretamente a estatal. Nesta terça, contrato Brent para novembro, negociado na Intercontinental Exchange de Londres (ICE), encerrou em alta de 4,6%, a US\$ 94,65 por barril - e a Petrobras avançou mais de 4%.

Dólar recua 0,47% e fecha a R\$ 5,15

Após primeira hora de alta, quando chegou a R\$ 5,20, moeda operou em queda no resto da sessão

Agência Brasil

O dólar exibiu queda firme nesta terça-feira, 1º de setembro, na contramão do comportamento da moeda norte-americana no exterior, embora algumas divisas emergentes tenham avançado.

Operadores atribuem o

fôlego do real a uma redução dos prêmios de risco embutidos nos ativos domésticos com a perspectiva de que a corrida presidencial será mais acirrada - quadro desenhado pelas últimas pesquisas eleitorais e reforçado nesta terça pelas notícias sobre o envolvimento do ministro do Supremo Tribunal Federal, Alexandre de Moraes, visto como adversário do bolsonarismo, com Daniel Vorcaro, do Banco Master.

A valorização de mais de 4% dos preços do petróleo,

com o recrudescimento dos ataques entre EUA e Irã, tem efeitos dúbios sobre a formação da taxa de câmbio. Ao elevar a aversão ao risco e provocar um avanço das taxas dos Treasuries, pune divisas emergentes.

De outro lado, traz uma melhora dos termos de troca do país, o que pode se traduzir em apreciação do câmbio. O real apresentou nesta terça o segundo melhor desempenho entre as principais divisas, atrás apenas do peso colombiano, outra moeda também favo-

recida, em termos líquidos, pelos desdobramentos no Oriente Médio.

Afora uma alta limitada na primeira hora de negócios, quando registrou máxima de R\$ 5,2015, o dólar operou em queda ao longo do restante da sessão. As mínimas vieram no fim da manhã, quando surgiram notícias sobre as ligações entre Moraes e Vorcaro, com a divisa tocando R\$ 5,1378. Após arrefecer o ritmo de baixa nas últimas horas de negociação, o dólar à vista terminou o dia

em queda de 0,47% a R\$ 5,1557. Em agosto, a moeda americana subiu 2,16% frente ao real.

Para o economista-chefe da CVPAR, Marcelo Fonseca, a aparente reconfiguração do quadro eleitoral desenhada pelas pesquisas de intenção de voto é o principal gatilho para a valorização do real. A oposição é hoje a aposta central dos investidores para uma mudança da política econômica a partir de 2027, com ajuste robusto das contas públicas.

COMUNICAÇÃO & MARKETING | Opinião



CÂNDICE LA TERZA
Jornalista e consultora
em Comunicação Corporativa

opinioao@portalbenews.com.br

► COMUNICAÇÃO

Cinco erros de comunicação que fazem um líder perder credibilidade antes mesmo de entregar resultados

Competência técnica abre portas. Credibilidade mantém a liderança. E poucos fatores desgastam tanto a confiança de uma equipe quanto falhas de comunicação repetidas ao longo da rotina. Nem sempre são grandes erros.

Na maioria das vezes, são pequenos comportamentos que, acumulados, comprometem a relação entre líder e liderados.

- O primeiro deles é comunicar apenas quando existe um problema.
- Quando a equipe só recebe notícias em momentos de crise, passa a associar a presença da liderança a cobranças e tensão. Comunicação também deve servir para reconhecer avanços, esclarecer prioridades e celebrar conquistas.
- O segundo erro é acreditar que todos compreenderam a mensagem apenas porque ela foi transmitida.
- Comunicação não termina quando alguém fala. Ela termina quando o outro compreende. Perguntar, ouvir e confirmar entendimento reduz retrabalho e evita conflitos desnecessários.
- O terceiro erro é a incoerência.
- O líder defende colaboração, mas estimula competição. Pede transparência, mas omite informações relevantes. Valoriza inovação, mas rejeita novas ideias.
- Equipes observam comportamentos muito mais do que discursos.
- Quando palavras e atitudes caminham em direções diferentes, a confiança desaparece rapidamente.
- Outro equívoco frequente é evitar conversas difíceis.
- Há líderes que adiam feedbacks por receio de gerar desconforto.
- Com isso, pequenos problemas crescem até se transformarem em crises de relacionamento ou desempenho.
- Feedback respeitoso não enfraquece vínculos. Ao contrário.

- Demonstra interesse genuíno pelo desenvolvimento das pessoas.
- O quinto erro talvez seja o mais silencioso: deixar espaço para interpretações.
- Mudanças sem explicação, decisões sem contexto e silêncios prolongados alimentam rumores. E rumores sempre ocupam o espaço deixado pela ausência de comunicação. Por isso, comunicar não significa revelar tudo.
- Significa explicar aquilo que pode e deve ser compartilhado para reduzir inseguranças e manter o alinhamento.
- Existe ainda uma reflexão importante.
- Muitos líderes acreditam que sua imagem depende exclusivamente dos resultados entregues.
- Na realidade, ela começa a ser construída muito antes.
- Cada reunião. Cada e-mail. Cada conversa individual. Cada posicionamento diante de um conflito.
- Tudo contribui para fortalecer ou enfraquecer a percepção de liderança. Equipes costumam aceitar metas desafiadoras.
- O que elas dificilmente aceitam é a falta de coerência.
- A boa comunicação não elimina todos os problemas de uma organização, mas reduz ruídos, fortalece relações, acelera decisões e cria um ambiente onde as pessoas sabem para onde estão caminhando.
- No final, liderar é muito menos sobre convencer pessoas.
- É muito mais sobre construir confiança suficiente para que elas escolham seguir você.
- E confiança, como toda boa reputação, é construída uma conversa de cada vez.
- Cândice La Terza escreve quinzenalmente para o BE News, com seus textos publicados às quartas-feiras.*

A BOA COMUNICAÇÃO NÃO ELIMINA TODOS OS PROBLEMAS DE UMA ORGANIZAÇÃO, MAS REDUZ RUÍDOS, FORTALECE RELAÇÕES, ACELERA DECISÕES E CRIA UM AMBIENTE ONDE AS PESSOAS SABEM PARA ONDE ESTÃO CAMINHANDO

JUSTIÇA

Câmara decide se aprova Pacheco no Tribunal de Contas da União

Nome já foi aprovado pelo Senado nesta terça-feira para assumir a vaga aberta após a renúncia do ministro Bruno Dantas. A votação na Câmara será realizada nesta manhã

Roque de Sá / Agência Senado

Estadão Conteúdo

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), informou que a Casa votará a indicação do senador Rodrigo Pacheco (PSB-MG) para o Tribunal de Contas da União (TCU) nesta quarta-feira, 2, às 11h. O ex-presidente do Congresso teve seu nome aprovado pelo Senado nesta terça-feira, 1º, por 63 votos a 4.

“Acaba de ser aprovado pelo Senado Federal o nome do senador Rodrigo Pacheco como indicação daquela Casa para o Tribunal de Contas da União, com 63 votos favoráveis no Senado Federal. Informo a este plenário que no dia de amanhã, às 11 horas, nós faremos a apreciação da mensagem do Senado Federal para que confirmemos a indicação da Casa vizinha pela nos-



No Senado, Rodrigo Pacheco foi aprovado para o Tribunal de Contas da União com 63 votos favoráveis e 4 contrários

sa Casa”, disse Motta, em declaração ao plenário da Câmara.

Segundo o presidente da Câmara, a votação se dará pelo sistema eletrônico, por não se tratar de uma eleição, mas de uma confirmação. Caso receba o aval também dos deputados, Pacheco poderá assumir a vaga aberta com a renúncia do ministro Bruno Dantas, anunciada na

segunda-feira, 31.

O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União/AP), formalizou a indicação de Pacheco na noite desta segunda-feira por meio de um Projeto de Decreto Legislativo. A vaga de Dantas no TCU faz parte da cota do Congresso Nacional. A Corte de Contas conta com seis nomes indicados pelo Parlamento e três pelo

presidente da República.

Alcolumbre foi o autor do projeto de indicação de Pacheco ao lado de um grupo de senadores que cobre todo o espectro político, como Eduardo Braga (MDB-AM), Ciro Nogueira (PP-PI), Rogerio Marinho (PL-RN), Camilo Santana (PT-CE), Tereza Cristina (PP-MS) e Raulo Rodrigues (PT-AP).

Quem é Pacheco

Rodrigo Pacheco foi deputado federal, de 2015 a 2018, e presidiu o Senado por duas vezes, nos biênios de 2021-2022 e 2023-2024. Nascido em 1976 e natural de Porto Velho, é bacharel em direito pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC-MG) e especialista em direito penal econômico internacional. Advogado criminalista, também foi conselheiro da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB).

Foi Pacheco quem presidiu o Senado duran-

te a Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) da covid-19, durante a segunda e mais letal onda da pandemia, que incluiu crise de oxigênio em Manaus e a aceleração da vacinação.

“Rodrigo Pacheco certamente irá abrilhantar o Tribunal de Contas da União, como o fez na condução serena, sábia e competente desta Casa. Além da inquestionável competência e conhecimentos de todos conhecidos, a gestão do presidente Pacheco na presidência do Senado Federal se deu em um momento de sobressaltos da vida brasileira, em meio a uma pandemia devastadora e bravatas autoritárias. Tivemos nele a sobriedade de um verdadeiro democrata que soube nos conduzir em meio a uma tempestade para ancorarmos em um porto seguro”, afirmou o senador Renan Calheiros (MDB-AL), que foi relator da indicação de Pacheco ao TCU.

Armas de Bolsonaro serão destruídas

Ordem partiu de Moraes, que também agendou análise de recurso de Eduardo Bolsonaro

Estadão Conteúdo

O candidato ao governo de São Paulo Fernando Haddad (PT) afirmou nesta terça-feira, 25, que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) não interferiu para beneficiar o filho Fábio Luís Lula da Silva, o Lulinha, alvo de investigação da Polícia Federal sobre uma suposta rede de lobby.

“Nós estamos falando

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes determinou nesta terça-feira, 1, a destruição das armas de fogo apreendidas na posse de Jair Bolsonaro.

Os itens foram confiscados pela Polícia Federal durante a prisão do ex-presidente. Segundo a ordem de Moraes, os armamentos relacionados aos crimes pelos quais Bolsonaro foi condenado devem ser encaminhados ao Comando de Operações Especiais do Exército.

“Nessa perspectiva, os armamentos apreendidos, empregados ou destinados à atuação da associação criminosa armada qualificam-se como instrumentos do crime e sujeitam-se ao confisco como efeito da condenação”, afirma a decisão.

Moraes também estabeleceu o prazo de 90 dias para essa transferência, e designou ao Comando o direito de destruir ou doar a órgãos de segurança os itens apreendidos.

As armas de fogo que eram de posse de Bolsona-

ro são: duas pistolas Forjas Taurus, uma carabina/fuzil Springfield Armory, uma espingarda Typhoon, uma pistola Arex, uma pistola SIG Sauer, e uma espingarda Maestro Arms Company.

O ministro excluiu uma pistola Glock na posse da Polícia Civil, considerando que ela faz parte de uma investigação ainda em andamento.

Em outra decisão, Moraes marcou a análise do recurso apresentado pela Defensoria Pública da União (DPU) contra a con-

denação do ex-deputado Eduardo Bolsonaro (PL) a quatro anos e dois meses de prisão por coação no curso do processo. Os embargos de declaração serão julgados pela Primeira Turma da Corte em plenário virtual, entre os dias 11 e 18 de setembro.

Eduardo foi condenado por unanimidade pela Primeira Turma em junho, em ação relacionada à tentativa de interferência no processo que resultou na condenação de seu pai por tentativa de golpe de Estado.

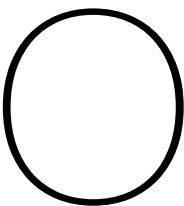


ROBERTA LOPES DA CRUZ ANTONIO

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

► DIREITO

A nova dinâmica de responsabilidade civil das plataformas digitais



Marco Civil da Internet (Lei nº 12.965/14) é a principal norma responsável pela regulamentação do uso da internet no Brasil. À época de sua aprovação, temia-se — o que não difere significativamente das preocupações atuais quando a pauta é regulamentação — que sua construção pudesse representar uma tentativa velada de cerceamento da liberdade de expressão no Brasil. A fim de superar essa polêmica, traduzida na resistência de membros do Congresso em votar favoravelmente à aprovação do projeto, diversas ressalvas foram incluídas na norma, representando o compromisso com o respeito a esse direito fundamental e uma promessa de que a lei não seria empregada como ferramenta para a censura.

Com isso, estabeleceu-se uma responsabilidade bastante limitada às plataformas, sobretudo no que se refere à atribuição de responsabilidade civil — leia-se, dever de indenizar — por danos decorrentes de conteúdo gerado por terceiros, o que se pode compreender como, por exemplo, postagens feitas por usuários. A lógica era simples: os provedores de conexão foram considerados civilmente irresponsáveis por tais danos, o que é razoável. Não teria cabimento pretender que alguém que se sentisse prejudicado por um conteúdo publicado na internet a seu respeito — por exemplo, com teor difamatório — reivindicasse indenização dos provedores de conexão sob a alegação de que, não fossem eles a viabilizar o acesso à internet ao ofensor, a ofensa nunca teria sido propagada.

Já com relação aos provedores de aplicação, isto é, empresas e plataformas que oferecem serviços e conteúdos pela internet, como redes sociais e aplicativos, a responsabilidade surgia, em regra, quando a empresa deixasse de remover o conteúdo após determinação judicial nesse sentido. A exceção ocorria nos casos de divulgação, sem autorização dos participantes, de imagens, vídeos ou outros materiais contendo cenas de nudez ou de atos sexuais de caráter privado. Nessa hipótese, a mera notificação extrajudicial da parte interessada era suficiente para deflagrar a obrigação de remoção, sob pena de responsabilidade subsidiária da plataforma.

Contudo, uma mudança importante foi promovida recentemente, impulsionada pelo julgamento dos Temas 533 e 987 pelo Supremo Tribunal Federal. A Corte concluiu pela inconstitucionalidade parcial e progressiva do artigo 19 do Marco Civil da Internet, dispositivo que condicionava, como regra, a responsabilização dos provedores de aplicação por danos decorrentes de conteúdo gerado por terceiros ao descumprimento de ordem judicial específica de remoção. Segundo o STF, essa regra não conferia proteção suficiente a determinados bens jurídicos constitucionais de alta relevância, especialmente direitos fundamentais e a democracia.

A partir desse entendimento, foi estabelecido um novo regime

de responsabilidade. Enquanto não sobrevier nova legislação, a regra geral do artigo 19 passa a ser interpretada de forma a admitir a responsabilização dos provedores quando, devidamente notificados, deixarem de adotar as providências cabíveis para tornar indisponível o conteúdo ilícito, ressalvadas as situações submetidas a regimes específicos. Trata-se, evidentemente, de um critério mínimo, podendo as plataformas estabelecer regras próprias de autorregulação mais rigorosas destinadas à fiscalização do que circula em seus meios.

O Tribunal, contudo, estabeleceu hipóteses em que os provedores deverão atuar de maneira mais imediata e diligente, especialmente diante da circulação massiva de determinados conteúdos ilícitos graves. Entre as situações abrangidas estão condutas e atos antidemocráticos tipificados no Código Penal, crimes de terrorismo, induzimento, instigação ou auxílio a suicídio ou automutilação, determinadas formas de incitação à discriminação, crimes praticados contra mulheres em razão da condição do sexo feminino, crimes sexuais contra pessoas vulneráveis e crimes graves contra crianças e adolescentes, além do tráfico de pessoas.

Nesses casos, a responsabilidade está relacionada à configuração de uma “falha sistêmica”. Segundo o STF, esta ocorre quando o provedor deixa de adotar medidas adequadas de prevenção ou remoção dos conteúdos ilícitos abrangidos pelo regime, violando o dever de atuar de forma responsável, transparente e cautelosa. A existência isolada de um conteúdo ilícito, contudo, não é, por si só, suficiente para caracterizar essa modalidade de responsabilidade.

Essa mudança de paradigma também encontra correspondência na regulamentação recém-editada pelo Poder Executivo. O Decreto nº 12.975/26, que alterou o Decreto nº 8.771/16, criou um capítulo específico sobre a responsabilidade dos provedores de aplicações de internet e passou a disciplinar expressamente deveres relacionados ao chamado “dever de cuidado”. A norma estabelece obrigações gerais de prevenção e mitigação de riscos e prevê regras específicas para a indisponibilização de conteúdos relacionados a determinados crimes. Na prática, reforça-se a ideia de que as plataformas não podem mais ser compreendidas apenas como espaços passivos de circulação de informações, mas como agentes que, dentro dos limites estabelecidos pela legislação, devem adotar medidas para prevenir e enfrentar determinados ilícitos praticados em seus ambientes.

Vale observar, por fim, que, embora o STF já tenha julgado o mérito da questão, ainda estão pendentes de conclusão os embargos de declaração no Tema 533, cujo julgamento foi suspenso em 31 de agosto de 2026.

Roberta Lopes da Cruz Antonio escreve quinzenalmente para o BE News. Seus textos são publicados às quartas-feiras

INTERNACIONAL

Acordo de Trump com a Venezuela é “imperialismo”, diz Krugman

Segundo o Nobel de Economia, controle americano sobre reservas de petróleo venezuelano é apropriação de recursos nos mesmos moldes do “imperialismo extrativista” do século 19

Divulgação/CNseg/Arquivo

Estadão Conteúdo

O Nobel de Economia Paul Krugman afirmou que o acordo anunciado pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, para ampliar o controle americano sobre reservas de petróleo da Venezuela representa uma tentativa de apropriação de recursos nos moldes do “imperialismo extrativista” do século 19, mas com benefícios econômicos praticamente nulos para os EUA.

Em análise publicada nesta terça-feira, Krugman diz que a iniciativa “validou tudo o que a esquerda latino-americana já disse sobre o imperialismo dos EUA” e poderá gerar custos diplomáticos e estratégicos por décadas.

Segundo ele, o acordo não estaria ligado à promoção da democracia, ao combate ao crime ou ao terrorismo, mas a uma tentativa direta de acessar o petróleo venezuelano.

Trump afirmou na se-



Para economista americano Paul Krugman, a iniciativa de Trump “validou tudo o que a esquerda latino-americana já disse sobre o imperialismo dos EUA”

mana passada que Washington obteve “controle majoritário” de mais de 65 bilhões de barris de reservas comprovadas da Venezuela, por meio de parceria com empresas privadas, e disse que a operação mais do que dobraria as reservas americanas e reduziria substancialmente os preços dos combustíveis.

Krugman contesta a promessa. Ele calcula que, mesmo atribuindo margem de lucro de US\$ 20 por barril aos 65 bilhões de barris citados por Trump, o valor econômico máximo do acordo seria de cerca de US\$ 1,3 trilhão, distri-

buído por muitos anos. O montante seria pequeno diante da riqueza total dos EUA, estimada por ele em US\$ 167 trilhões.

Viabilidade

O economista também questiona a viabilidade do plano. A recuperação da infraestrutura petrolífera venezuelana exigiria dezenas de bilhões de dólares e poderia levar anos ou décadas, enquanto parte das reservas do país, especialmente na Bacia do Orinoco, principal rio da Venezuela, seria de extração difícil e cara. Krugman

ainda vê risco de futuros governos venezuelanos recusarem os termos ou expropriarem investimentos americanos.

Na avaliação dele, o acordo tampouco deve aliviar os preços da gasolina no curto prazo, já que qualquer aumento relevante da produção levaria anos.

Trump tinha na agenda desta terça-feira, às 14h30 (de Brasília), reunião fechada com varejistas e refinarias de petróleo e gás na Casa Branca. Na segunda-feira, o secretário do Interior dos EUA, Doug Burgum, disse que o en-

contro discutiria formas de reduzir os preços do combustível no país.

Guerra

Enquanto articula movimento com o petróleo venezuelano, Trump segue a rotina de ameaças ao Irã. Ele disse nesta terça-feira que lançará ataques ainda mais intensos contra o país caso Teerã responda à nova ofensiva americana.

Em publicação na Truth Social, Trump afirmou que, se o Irã retaliar, “será atingido novamente em um nível muito mais duro e elevado” e disse haver um ataque ainda maior “à espera”, após o qual “restará muito pouco da República Islâmica do Irã”.

Trump confirmou que forças americanas estão atacando alvos iranianos próximos ao Estreito de Ormuz e classificou as operações como “grandes e poderosas”. Segundo ele, os bombardeios são uma resposta à tentativa iraniana de instalar minas marítimas no estreito e ao lançamento de oito mísseis contra uma base militar dos EUA na Jordânia, todos supostamente interceptados.

Milei se anima com ‘ajuda’ dos EUA

Presidente fará pronunciamento sobre ameaça americana ao Reino Unido em relação às Malvinas

Estadão Conteúdo

lei fará um pronunciamento à nação sobre a questão das Ilhas Malvinas nesta quinta-feira, às 21h (horário de Brasília).

O conteúdo da mensagem está sendo preparado pelo presidente, juntamente com o ministro das Relações Exteriores, Pablo Quirino, e a Secretaria de Estado de Inteligência. O anúncio vem após declarações em Washington e Londres que

retomaram a questão sobre o território nos últimos dias.

O jornal The Telegraph publicou que os EUA ameaçaram se opor à soberania do Reino Unido sobre as Ilhas Malvinas se o premiê britânico Andy Burnham não aumentar os gastos com defesa.

A proposta está entre as medidas sendo elaboradas por altos funcionários de defesa no Pentágono como

um incentivo para atingir a meta de gastos de 5% da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan).

Segundo fonte americana, o Reino Unido terá “atenção especial” de Washington na revisão de compromissos de defesa, visto que não tem investido o suficiente.

O ministro das Finanças do Reino Unido, John Healey, se recusou nesta sex-

ta-feira a definir uma data para atingir a meta de 3% do PIB para gastos em defesa, que ele anteriormente insistia que deveria ser alcançada até 2030.

Nesta terça, Milei disse: “Ontem [segunda-feira] aconteceu algo muito forte relativamente à causa mais importante e sagrada que nós, argentinos, temos”, numa entrevista à rádio El Observador.

O porta-voz da presidência argentina, Adrian Ravier, afirmou nesta terça-feira, 1, que o presidente Javier Mi-