



portalbenews.com.br



INSIGHT Frederico Bussinger: transporte hidroviário exige tratamento de infraestrutura crítica ► **p3**

OPINIÃO Risco climático precisa entrar nos contratos marítimos, diz Rubiane Nascimento Massa ► **p13**



Senado aprova marco para fortalecer cadeia de minerais críticos



Divulgação

Nova política prevê até R\$ 5 bilhões em créditos fiscais, fundo garantidor e regras de rastreabilidade; Ibram vê base positiva para novos investimentos ► **p16**

**APM
Terminals
inicia
operação
em Suape
com
capacidade
de 400
mil TEU**
► **p9**



Divulgação

HIDROVIAS TCU amplia análise de riscos da concessão da Hidrovia do Paraguai
► **p11**

AVIAÇÃO Embraer chega a 2 mil E-Jets entregues e amplia projeção da indústria
► **p14**

ENERGIA Eneva assume empresa para viabilizar terminal de GNL no Pecém
► **p17**

EDITORIAL

O caminhão ainda não tem a infraestrutura que merece

Os dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e da Confederação Nacional do Transporte (CNT) descrevem um setor que se modernizou de dentro para fora, enquanto a infraestrutura que o sustenta ficou para trás. As empresas de Transportes Rodoviários de Cargas concentram 66% da frota registrada e respondem por 68% da produção medida em toneladas por quilômetro útil (TKU). Elas investem em telemetria, roteirizadores, eficiência energética e rastreamento, tecnologias que reduzem o consumo de combustível, otimizam rotas e respondem às exigências de sustentabilidade que grandes embarcadores, seguradoras e varejistas multinacionais passaram a impor como critério de contratação. Esse processo de profissionalização do transporte rodoviário de cargas é um avanço que merece reconhecimento. O problema é que ele acontece sobre uma base física, incluindo pavimento, geometria de vias, pontes, passagens de nível, que o orçamento público não consegue manter no ritmo que o volume de carga exige.

O caminhoneiro autônomo, que representa 73% dos transportadores cadastrados, mas apenas 12% da produção medida em TKU, não desapareceu do sistema logístico brasileiro e não desaparecerá. Ele cobre a capilaridade que as grandes frotas não alcançam de forma economicamente eficiente: o transporte entre a fazenda e o terminal de grãos, a entrega de última milha no interior, o escoamento nos picos de safra, quando a demanda supera a frota própria das transportadoras. A relação entre autônomo e empresa, no modelo de agregado, exclusivo ou subcontratado, é o mecanismo que dá ao sistema flexibilidade sem obrigar as transportadoras a manter frota permanentemente superdimensionada. É um arranjo funcional que sobrevive não por inércia, mas porque resolve um problema real de gestão de capacidade. O risco que ele carrega, a vulnerabilidade do autônomo às oscilações de combustível, pedágio e manutenção, é o que a política pública de proteção ao transportador deveria endereçar com mais consistência do que tem feito.

A concentração da produção nas empresas reflete uma tendência que os grandes embarcadores aceleraram: a exigência de rastreabilidade em tempo real, monitoramento por satélite, travas eletrônicas e escoltas para cargas de alto valor em rotas críticas. Essas exigências, que respondem ao roubo de carga, problema crônico e custoso da logística brasileira, favorecem operadores com estrutura de compliance e tecnologia embarcada que o autônomo individualmente raramente consegue manter. O resultado é uma bifurcação do mercado: contratos de grande porte e alta exigência vão para as empresas; os fretes spot, sazonais e de menor valor unitário ficam com os autônomos. Essa divisão não é necessariamente ineficiente, mas ela significa que a política de qualificação de mão de obra e de acesso a crédito para renovação de frota precisa ser diferenciada, o que as empresas precisam do Estado é diferente do que os autônomos precisam.

O avanço tecnológico das frotas empresariais cria uma pressão adicional sobre a infraestrutura rodoviária que frequentemente passa despercebida no debate público. Veículos com telemetria, assistência à condução e sistemas de eficiência energética funcionam abaixo de seu potencial em pavimento deteriorado: a irregularidade do piso aumenta o consumo de combustível independentemente do roteirizador, desgasta a suspensão que a manutenção programada não consegue acompanhar e produz tempos de viagem imprevisíveis que a logística integrada com clientes industriais e varejistas não tolera. Em outras palavras: o setor investe em tecnologia para ser mais eficiente, mas a rodovia em estado regular ou ruim anula parte desse investimento. O ganho de produtividade que as frotas empresariais poderiam entregar é sistematicamente roubado pelo estado do pavimento que o orçamento público não financia adequadamente.

O caminhão responde por 65% do transporte de cargas do Brasil, proporção que coloca sobre a rodovia uma responsabilidade que ela não foi desenhada para exercer sozinha. A solução de longo prazo passa pela integração modal que o Plano Nacional de Logística 2050 mapeia, mais ferrovia, mais hidrovía, mais cabotagem, mas essa integração leva décadas para se materializar em obra e em operação. No curto e médio prazo, o Brasil precisa de uma política de manutenção rodoviária com financiamento estável, não sujeito ao contingenciamento anual que corrói obras iniciadas, e de um programa de concessões que alcance os trechos de maior volume de carga que ainda estão sob gestão direta do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) com recursos insuficientes. A modernização do setor de transporte rodoviário de cargas é um fato. A modernização da infraestrutura que o suporta ainda é uma promessa.

NESTA EDIÇÃO

MANCHETE
16 Senado aprova política nacional para minerais críticos e estratégicos

- EDITORIAL
- 2 “O caminhão ainda não tem a infraestrutura que merece”
- INSIGHT
- 3 “Infraestruturas críticas: transporte hidroviário, a bola da vez”, por Frederico Bussinger
- HUB
- 4 Cruzeiros injetam R\$ 4,28 bilhões na economia brasileira
- POLÍTICA
- 4 PEC da Segurança Pública: CCJ aprova texto-base
- 6 PEC do fim da escala 6x1 passa por comissão e vai ao plenário
- 7 “Não dá para passar pano”, diz Caiado sobre Flávio e Vercaro
- TSE manda Eduardo apagar post com fake
- TRANSPORTES | RODOVIAS
- 8 Empresas aceleram modernização do transporte rodoviário
- TRANSPORTES | PORTOS
- 9 APM Terminals inicia operação em Suape com capacidade de 400 mil TEU
- TRANSPORTES | PORTOS > OPINIÃO
- 10 “Competitividade começa fora do terminal”, por Bayard Umbuzeiro Neto
- TRANSPORTES | HIDROVIAS
- 11 TCU amplia análise de riscos da concessão da Hidrovía do Paraguai
- 12 Comunidades pedem tombamento do Pedral antes de derrocamento
- TRANSPORTES | NAVEGAÇÃO
- 12 Norsul reduz emissões com medidas de eficiência energética na frota
- TRANSPORTES / NAVEGAÇÃO > OPINIÃO
- 13 “El Niño e o transporte marítimo: quando o risco climático deixa de ser imprevisível?”, por Rubiane Nascimento Massa
- TRANSPORTES | AVIAÇÃO
- 14 Embraer chega a 2 mil E-Jets entregues e amplia projeção da indústria
- Anac suspende Total Linhas Aéreas por falhas de segurança
- BRASIL EXPORT
- 15 Integração de modais entra no centro do debate logístico no Sul
- ENERGIA
- 17 Eneva assume empresa para viabilizar terminal de GNL no Pecém
- PETRÓLEO E GÁS
- 17 Chevron prevê US\$ 7 bilhões em investimentos na Venezuela
- INDÚSTRIA
- 18 Produção industrial interrompe 2 meses de queda e sobe 0,2% em julho
- INOVAÇÃO E TECNOLOGIA
- 18 BNDES aprova R\$ 300 milhões para inovação da Electrolux
- INOVAÇÃO & TECNOLOGIA > OPINIÃO
- 19 “Inteligência artificial: os desafios da nova infraestrutura digital”, por Vivian Figueiredo
- FINANÇAS
- 20 Endividamento ainda pressiona a condição financeira de famílias
- Dólar recua para R\$ 5,15; Bolsa sobe
- JUSTIÇA
- 21 André Mendonça confirma ter se encontrado com Vercaro em 2025
- 22 Cargo não confere privilégio, mas impõe limite, diz Fachin
- Indicação de Pacheco ao TCU é aprovada
- INTERNACIONAL
- 23 Influenciador defensor de Trump relata brutalidade do ICE
- Irã ataca bases dos EUA em 5 países
- 24 Cineasta utiliza drones para encontrar sobreviventes no Nepal
- Ataques russos matam civis na Ucrânia



Sistema BE News de Comunicação

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

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

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

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira
Jacyara Lima

Diretor-geral
Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial
Roberta Riccioppo

Editor-executivo | Jornal BE News
Alexandre Fernandes

Sub-editor | Jornal BE News
Luciano Ribeiro

Editores-executivos | Portal BE News
Vanessa Pimentel

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

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

O Jornal BE News é filiado à



FALE COM A GENTE

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

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

PUBLICIDADE
publicidade@redebenews.com.br





FREDERICO BUSSINGER

Consultor, engenheiro e economista. Conselheiro do Fórum Brasil Export. Ex-diretor da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), ex-presidente da Docas de São Sebastião e ex-secretário-executivo do Ministério dos Transportes
opinioao@portalbenews.com.br

▶ PLANEJAMENTO

Infraestruturas críticas: transporte hidroviário, a bola da vez

Infraestrutura crítica – IC não é um mero sintagma nominal: por trás dessas duas palavras, reunidas, há conceitos, definições, governanças, normas, instrumentos, indicadores, etc.

O termo surge no Século XIX na legislação ferroviária francesa. Mas o uso de infraestrutura crítica, como conceito estratégico, aparece no Século XX, quando o termo infraestrutura é adotado em inglês com caráter operacional militar em grandes operações internacionais.

Esse uso militar evolui para políticas de proteção de ativos essenciais, especialmente após a Guerra Fria. Mais tarde, após os ataques de 11/SET, quando vários países formalizam programas de proteção. E, mais recentemente, ante a preocupação, programas e ações relacionadas a eventos extremos.

A Organização das Nações Unidas (ONU), p.ex, tem o “UN Office for Disaster Risk Reduction – UNDRR”. E, sob o “Sendai Framework for Disaster Risk Reduction”, dentre as inúmeras definições adotadas sobre o tema, em fevereiro de 2017, por sua assembleia geral, a partir de relatório do Grupo de Peritos (OIEWG, sigla em inglês), assim define infraestruturas críticas: “As estruturas físicas, instalações, redes e outros ativos que fornecem serviços essenciais ao funcionamento social e econômico de uma comunidade ou sociedade”.

O Brasil adotou uma definição uma pouco mais abrangente e detalhada ao estabelecer sua “Política Nacional de Segurança de Infraestruturas Críticas - PNSIC”, que “tem por finalidade garantir a segurança e a resiliência das infraestruturas críticas do País e a continuidade da prestação de seus serviços” (art. 1º do Anexo do Decreto nº 9.573/2018). Ou seja: “infraestruturas críticas: instalações, serviços, bens e sistemas cuja interrupção ou destruição, total ou parcial, provoque sério impacto social, ambiental, econômico, político, internacional ou à segurança do Estado e da sociedade” (Inciso I, Parágrafo Único).

Não há uma definição padrão do que sejam as ICs. Elas variam de um núcleo normalmente básico (energia, transporte, águas, comunicações e finanças) até 11 (Europa), 16 (USA); sendo 13 previstas no sistema brasileiro. Infraestruturas de logística e mobilidade, entretanto, são presenças constantes nos diversos conjuntos.

Raros são os países que não dispõem de um órgão ou agências responsáveis por centralizar a governança das ICs: na Europa é o “Critical Entities Resilience Group - CERG”; nos USA, o Cybersecurity & Infrastructure Security Agency (Agência de Segurança de Infraestrutura e Cibersegurança) ou CISA; e no Brasil, as ações estão centradas no Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República (arts. nº 2 do Decreto e nº 14 do seu Anexo).

Seguindo o disposto na PNSIC, a “Estratégia Nacional de Segurança de Infraestruturas Críticas – ENSIC” foi aprovada pelo Decreto nº 10.569/20; e o “Plano Nacional de Segurança de Infraestruturas Críticas – Plansic”, pelo Decreto nº 11.200/22. Dois longos e detalhados decretos (particularmente o do PLANSIC), onde são detalhados objetivos, algumas ações e importante: atribuídas responsabilidades.

Nos USA, o mercado de/para segurança das ICs é estimado em US\$ 203 bilhões para 2027; estando a crescer a uma taxa média de 7,2% nessa década.

Na prática?

Quando se fala em ICs relacionadas a mobilidade e logística, talvez o primeiro equipamento/ativo que vem à mente são pontes e viadutos. A imagem do recente (22/DEZ/24) colapso da Ponte JK, ligando Estreito-MA a Aguiarnópolis-TO, sobre o Rio Tocantins, p.ex, ainda segue viva: 14 pessoas perderam a vida e três nunca foram localizadas.

O abastecimento de água nas cidades lindeiras foi imediatamente afetado; da mesma forma que a logística entre a Região Norte com o resto do País: trajetos foram alongados e os donos de cargas tiveram que incorrer em custos adicionais. A economia regional também foi afetada por um longo período.

Estima-se que o Brasil tenha cerca de 120.000 pontes, conforme “Panorama Geral das Pontes Rodoviárias Brasileiras”, apresentadas por seis pesquisadores da Poli/USP e da Universidade do Minho – Portugal, no 65º Congresso Brasileiro de Concreto (OUT/24).

O quadro apresentado é preocupante, do qual se destaca: a) apenas 13% desse universo tem histórico de manutenção documentada; b) 37% das pontes superam 50 anos de idade (o que coincide com a vida útil de projeto estimada para as pontes construídas naquela época). Por esse motivo, dentre as sugestões finais do estudo, “...propõe-se um esforço coletivo ... para, em caráter de urgência, consolidar o inventário das pontes rodoviárias brasileiras”.

Por outro lado, as previsões dos últimos meses e o noticiário das últimas semanas revelam um quadro preocupante para a logística do chamado Arco Norte; em particular na região Amazônica. Nesta, os rios são essenciais para a mobilidade e o abastecimento das populações ribeirinhas, e para a logística da exportação da produção; seja da região, seja do Centro-Oeste. Um quadro geral é bem descrito pelo presidente da Federação das Indústrias do Estado do Pará (Fiepa), Alex Dias Carvalho, em O Estado de São Paulo de 2/SET: “O Arco Norte e o colapso da logística nacional” (pg. A8).

A suspensão das dragagens, particularmente no Rio Tapajós, agrava ainda mais a situação, aumenta as incertezas e gera potencial de prejuízos que podem alcançar a casa de bilhões!

Vale lembrar que transporte e sua infraestrutura, incluindo hidrovias e navegação interior, são consideradas infraestruturas críticas na Europa e nos USA. E por isso merecem atenção e tratamentos especiais.

No Brasil, o Plansic não é (ainda) assim tão detalhado. Mas não só a analogia é óbvia, como elas são facilmente enquadráveis na norma definida pelo decreto, como nas definições claras e detalhadas, como nos três documentos. Com a palavra, o Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República!

Frederico Bussinger escreve para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras

VALE LEMBRAR QUE TRANSPORTE E SUA INFRAESTRUTURA, INCLUINDO HIDROVIAS E NAVEGAÇÃO INTERIOR, SÃO CONSIDERADAS INFRAESTRUTURAS CRÍTICAS NA EUROPA E NOS USA. E POR ISSO MERECEM ATENÇÃO E TRATAMENTOS ESPECIAIS

POLÍTICA



LEOPOLDO
FIGUEIREDO
E COLABORADORES
leopoldo.figueiredo@redenebnewscom.br

Indústria bilionária

A temporada brasileira de cruzeiros marítimos de cabotagem 2025/2026 injetou R\$ 4,28 bilhões na economia nacional, sustentando 64.529 postos de trabalho e gerando R\$ 166,3 milhões em tributos federais, estaduais e municipais. Os dados integram o Estudo de Perfil e Impactos Econômicos de Cruzeiros Marítimos no Brasil, elaborado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) em parceria com a CLIA Brasil e lançado nessa quarta-feira, dia 2, em Brasília (DF).

Recuo operacional

Apesar do expressivo montante movimentado, os números do ciclo 2025/2026 confirmaram um recuo operacional relevante. Operando com sete navios, dois a menos em relação ao ciclo 2024/2025, a cabotagem embarcou 602.864 cruzeiristas (uma queda de 28% ou 235.232 passageiros a menos). A diminuição na oferta de leitos provocou reduções de 21% no impacto econômico global e de 24% na manutenção de postos de trabalho.

Impacto

O levantamento revela que cada R\$ 1 investido pelas companhias marítimas para viabilizar a temporada multiplicou-se em R\$ 3,89 na economia brasileira. Das despesas diretas, R\$ 2,28 bilhões foram provenientes dos custos operacionais das armadoras no país e R\$ 2 bilhões resultaram dos gastos efetuados por cruzeiristas e tripulantes nas cidades de escala e de embarque/desembarque.

Parceria na navegação

O Grupo AP Moller-Maersk, gigante dinamarquês que atua principalmente no transporte marítimo, anunciou nessa quarta-feira, dia 2, que formalizou uma parceria com a empresa britânica de tecnologia eólica Anemol Marine Technologies, para testar a viabilidade da propulsão assistida pelo vento em porta-contêineres. Esta será a primeira aplicação prática de um Rotor Sail (rotor de Flettner) em um navio de contêineres de grande porte, marco relevante em um segmento que até então enfrentava restrições operacionais para adotar a tecnologia devido à escassez de espaço no convés.

Projeto

O programa de demonstração prevê o projeto, fabricação e instalação de um Rotor Sail fixo com 35 metros de altura e 5 metros de diâmetro. A montagem (retrofit) está programada para ser concluída em meados do próximo ano a bordo de uma das embarcações da classe Maersk Lima. A tecnologia auxilia o sistema de propulsão tradicional dos navios, levando a uma economia de combustível e a uma consequente redução de combustíveis.

PEC da Segurança Pública: CCJ aprova texto-base

A Comissão de Constituição e Justiça do Senado (CCJ) aprovou o texto-base da proposta de emenda à Constituição da Segurança Pública

Waldemir Barreto / Agência Senado

Estadão Conteúdo

A Comissão de Constituição e Justiça do Senado (CCJ) aprovou nesta quarta-feira, 2, o texto-base da proposta de emenda à Constituição da Segurança Pública, mantendo o grosso do texto aprovado pelos deputados.

Foi retirado da proposta o repasse de parte da arrecadação de bets para financiar o Fundo Nacional de Segurança Pública e o Fundo Penitenciário Nacional.

O texto, de autoria do governo, foi aprovado em votação simbólica. Os senadores começaram a analisar os destaques (propostas de mudanças ao texto), mas encerraram a reunião por causa do início da sessão deliberativa do Senado. A expectativa é que sejam votados só depois das eleições.

A PEC altera as competências de União, Estados e municípios para fortalecer o combate ao crime. O texto prevê o endurecimento penal contra facionados e blindagem dos Estados contra a influência da União para direcionar políticas públicas - na contramão do proposto na proposta original, elaborada pelo então ministro da Justiça, Ricardo Lewandowski.

Também dá à Polícia Federal poder de investigar infrações penais "contra a ordem social ou em detrimento de bens, serviços e interesses da União",



O relator da PEC da Segurança no Senado, Rogério Carvalho (PT-SE), fez pequenas mudanças em relação ao texto aprovado na Câmara

inclusive crimes ambientais, organizações criminosas e milícias privadas. Antes havia a previsão de se investigar "infrações sob administração militar", mas Mendonça Filho tirou esse trecho do texto.

Mudanças

O relator no Senado, Rogério Carvalho (PT-SE), suprimiu um dispositivo aprovado pelos deputados que destinava 30% da arrecadação das bets ao Fundo Nacional de Segurança Pública e o Fundo Penitenciário Nacional. Também incluiu uma emenda de redação para especificar que o montante equivalente a 10% do superávit financeiro do Fundo Social será destinado aos fundos - no texto da Câmara, não havia a expressão "montante equivalente"

A PEC tira a centralidade da União na coordenação de políticas nacionais

de segurança, foco da proposta anterior. Em vez de caber à União "manter" a segurança pública e a defesa social, o texto prevê que ela vai "prover os meios necessários à manutenção", sinalizando financiamento por parte do governo federal, e não execução. E prevê que cada ente federativo vai ter seus próprios conselhos e políticas sobre o setor.

A PEC dá poder aos municípios para criar suas próprias polícias comunitárias e veda "a coexistência de órgão municipal de segurança pública com atribuições sobrepostas".

A PEC incorpora o espírito do projeto de lei antitfacção, cuja versão original também foi elaborada pelo ministério, ao criar uma nova categoria penal de "organização criminosa de alta periculosidade", incluindo facções e milícias, que teriam um regime penal mais rigoroso.

CALENDÁRIO BRASIL EXPORT 2026

CONFIRA A PROGRAMAÇÃO

- | | |
|--|---|
| ✓ 5 DE MARÇO Pernambuco Export
Recife, PE | ✓ 28 E 29 MAIO Santos Export
Guarujá, SP |
| ✓ 19 E 20 MARÇO Norte Export
Manaus, AM | ✓ 8 E 9 JUNHO Nordeste Export
Maceió, AL |
| ✓ 9 E 10 ABRIL Bahia Export
Salvador, BA | ✓ 23 E 24 JULHO Centro-Oeste Export
Rio Verde, GO |
| ✓ 13 ABRIL Brasil Tech Export
São Paulo, SP | ✓ 13 E 14 AGOSTO Sudeste Export
Vitória, ES |
| ✓ 23 ABRIL Meeting Brasil-Japão
São Paulo, SP | 17 E 18 SETEMBRO Sul Export
Foz do Iguaçu, PR |
| ✓ 27 E 28 ABRIL Rio de Janeiro Export
Rio de Janeiro, RJ | 6 A 8 OUTUBRO Fórum Nacional Brasil Export
Infraestrutura Minas e Energia
Brasília, DF |
| ✓ 14 E 15 MAIO Mercosul Export
Buenos Aires, Argentina | 1 A 6 NOVEMBRO Missão Internacional
do Brasil Export
Japão |

Discutindo ideias e apontando caminhos, no Brasil e no mundo.

www.forumbrasilexport.com.br

GRUPO
**BRASIL
EXPORT**

POLÍTICA

PEC do fim da escala 6x1 passa por comissão e vai ao plenário

Com apenas 4 votos contrários, proposta de emenda à Constituição foi aprovada na CCJ do Senado e aguarda definição da votação em dois turnos no plenário da Casa

Agência Brasil

A Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado aprovou, nesta quarta-feira (2), por votação simbólica, a proposta de emenda à Constituição (PEC) que põe fim à jornada de seis dias de trabalho por um de descanso (6x1). A matéria ainda precisa passar pelo plenário da Casa, em dois turnos de

votação, mas a data não foi definida até o fechamento deste texto.

A PEC 221 de 2019 prevê a obrigatoriedade de descanso remunerado de dois dias por semana, sem redução salarial, e reduz a atual jornada de trabalho de 44 para 40 horas semanais, com uma regra de transição de 14 meses.

Dos 27 senadores presentes na comissão, apenas quatro registraram votos contrários: o líder da oposição Rogério Marinho (PL-RN), Hamilton Mourão

(Republicanos-RS), Tereza Cristina (PP-MS) e Jaime Bagattoli (PL-RO).

O relator Omar Aziz (PSD-AM) rejeitou todas as 36 emendas apresentadas à PEC, incluindo propostas para manter a possibilidade de escalas de 6x1 ou jornadas superiores a 40 horas. “Até porque todas as emendas que foram apresentadas, as 36 emendas, nenhuma pede mais benefício para o trabalhador”, justificou o relator.

A PEC foi criticada pelo líder da oposição Rogério

Marinho, que reclamou do pouco tempo para debater o tema e destacou que a proposta traria inflação para a economia. “Nós vamos gerar, sem dúvida nenhuma, inflação, desemprego e informalidade em nome da perpetuação do projeto de poder”, disse o parlamentar potiguar.

Estudos sobre o fim da 6x1 divergem sobre os impactos para a inflação e o Produto Interno Bruto (PIB, soma de bens e serviços produzidos no país).

A senadora Eliziane Gama (PSD-MA) rebateu os argumentos de Rogério Marinho e citou a pressão de empresários contra a PEC por aumentar direitos dos trabalhadores.

“Toda vez que o Congresso Nacional busca assegurar direitos trabalhistas, o discurso é o mesmo, a economia vai quebrar, o desemprego vai imperar, a inflação vai ocorrer. Isso é um discurso simplesmente para atender os grandes empresários deste país”, afirmou.

Críticas

O relator da proposta, senador Omar Aziz, lembrou que mesmo o PL, partido da oposição, votou majoritariamente a favor da PEC na Câ-

mara dos Deputados e rejeitou a tese de que a redução da jornada vai “quebrar” a economia.

“Quando se criou o 13º salário, diziam que o Brasil ia quebrar, ia ter problema. Depois que se reduziu de 48 horas para 44 horas, também [apontaram] os mesmos problemas. O Brasil é muito forte e tem uma massa trabalhadora que nos dá muito orgulho”, disse Aziz.

O relator da PEC do fim da 6x1 ainda criticou os acordos individuais entre patrão e trabalhador, argumentando que não há igualdade de condições nessa relação.

“O assédio ao trabalhador é quando você faz o contato individual. Ou é desse jeito ou ele tá fora. Aí uma pessoa que tá precisando desesperadamente daquele trabalho, vai aceitar. Acordo individual é assédio ao trabalhador, sim! Acordo coletivo, não!”, acrescentou.

O relator também rejeitou a emenda que aumentava a regra de transição da PEC de 14 meses para até quatro anos. Foram rejeitadas ainda as sugestões de parlamentares para adiar a implementação da regra para uma lei complementar posterior e para compensações fiscais às empresas.

Ton Molina / Agência Senado



O relator Omar Aziz (PSD-AM) - à direita - rejeitou todas as 36 emendas apresentadas à PEC, incluindo propostas para manter a possibilidade de escalas de 6x1

Para 67%, jornada atual piora saúde

Agência Brasil

tamento do Instituto Locomotiva, divulgado nesta terça (2).

A pesquisa do Locomotiva apresenta também que a rotina laboral da escala 6x1 prejudica a saúde física para 62% das pessoas. Segundo avaliou o presidente do instituto, Renato Meirelles, o levantamento aponta que o problema central para os brasileiros está no tempo que sobra depois do traba-

lho.

“A pesquisa mostra que a jornada pesa sobre dimensões fundamentais da qualidade de vida, como saúde mental, descanso, tempo com a família e relações pessoais”, destaca.

O levantamento foi feito em parceria com a QuestionPro entre os dias 2 e 8 de junho e ouviu 1.030 brasileiros em todas as regiões.

Ao todo, 69% entendem

que o tempo com a família é prejudicado ao trabalhar seis dias seguidos e folgar um, e 61% dizem que o sono e o descanso são impactados. Inclusive, 71% dos brasileiros afirmam que a jornada dificulta a manutenção de hábitos saudáveis e 78% dizem que é difícil descansar de verdade trabalhando tanto tempo.

O sentimento de que vivem cada vez mais can-

sadas é citado por 83% das pessoas. O levantamento de quem atua na escala 6x1 é de sacrificar saúde e lazer em nome da renda para 85%. Entre as mulheres, o percentual chega a 89%.

A PEC 221 de 2019, que tramita no Congresso Nacional, prevê a obrigatoriedade de descanso remunerado de dois dias por semana, sem diminuição salarial.

Trabalhar seis dias seguidos e descansar apenas um proporciona piora da saúde mental para 67% dos brasileiros ouvidos por levan-

“Não dá para passar pano”, diz Caiado sobre Flávio e Vorcaro

Candidato do PSD à presidência afirma que é grave o fato de o senador não explicar os novos repasses para o ‘Dark Horse’: “Ele não pode dizer que isso é página virada”

Secom-GO

Estadão Conteúdo

O candidato à presidência da República Ronaldo Caiado (PSD) reagiu aos desdobramentos do caso do Banco Master que revelaram novos pagamentos do banqueiro Daniel Vorcaro ao candidato Flávio Bolsonaro (PL), como patrocínio ao filme “Dark Horse”.

Em coletiva de imprensa, o presidenciável disse que “não dá para passar pano” para o caso, e avaliou que existe um processo de “podridão” que atinge o Supremo Tribunal Federal (STF) e outros Poderes no País.

“Acho grave, acho que ele não pode responder ao Brasil que isso é página virada. A cada dia aparece uma surpresinha. O candidato a presidente não pode se proteger sob a tese de que ‘não vou falar sobre isso, é página virada’”, disse. “Não é possível passar pano para pessoas que estão envolvidas. Existe um processo de podridão que atinge, não só o Supremo, mas os poderes



Ronaldo Caiado considera um “desrespeito” a postura do candidato do PL ao afirmar que caso Dark Horse é página virada

constituídos no País”, concluiu.

Em maio, o portal Intercept Brasil revelou o financiamento da produção pelo dono do banco, e Flávio Bolsonaro alegou durante uma entrevista à GloboNews que a última parcela paga por Vorcaro teria sido em maio de 2025.

Entretanto, a revista piauí obteve um relatório do Coaf mostrando que, em setembro de 2025, foi feito mais um pagamento de US\$ 1,6 milhão por Vorcaro a um fundo que administrava o

dinheiro antes de repassá-lo à produção de “Dark Horse”.

Ronaldo Caiado afirmou que considerou “desrespeito” a postura do candidato do PL. “Flávio Bolsonaro não pode dizer que isso é uma página virada. Ele tinha que fazer uma prestação de contas” e afirmou que o candidato é “parte do processo”. “Nós não podemos fazer distinção, ou seja, quem rouba com a mão esquerda ou quem rouba com a mão direita é ladrão”, disse.

Ministro

Caiado anunciou que o governador do Paraná, Ratinho Júnior (PSD), será ministro da Infraestrutura no caso de uma eventual vitória na disputa eleitoral deste ano. Em vídeo divulgado pela assessoria de campanha do ex-governador de Goiás nesta segunda-feira, 1º, o presidenciável aparece ao lado de Ratinho Júnior para oficializar o convite. “É um craque. Vai comandar todas as rodovias, ferrovias, hidrovias, daí por diante.”

No começo do ano, Ratinho Júnior e Ronaldo Caiado protagonizaram uma disputa interna na legenda pela vaga à Presidência da República. O governador do Rio Grande do Sul e correligionário, Eduardo Leite, também era cogitado para o posto. Gilberto Kassab, presidente do PSD, optou pelo ex-governador goiano ainda em março.

Caiado também citou a aprovação do governador paranaense, que agradeceu. “É um privilégio estar ao seu lado na caminhada pelo Brasil. Fico feliz de você ter lembrado do meu nome.” De acordo com a última pesquisa Quaest de agosto, Ratinho Júnior é aprovado por 79% dos cidadãos, enquanto 14% desaprovam a gestão.

Para chegar ao Ministério da Infraestrutura de Caiado em 2027, no entanto, o governador do Paraná depende de uma reviravolta na corrida eleitoral. Segundo levantamento do instituto BTG/Nexus, Caiado aparece em quarto lugar na disputa eleitoral, com 5% das intenções de voto, atrás de Lula (41%), Flávio Bolsonaro (33%) e Augusto Cury (11%).

TSE manda Eduardo apagar post com fake

Para ministro Nunes Marques, ex-deputado postou desinformação sobre urnas eletrônicas

Agência Brasil

O presidente do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), ministro Nunes Marques, determinou que o ex-deputado federal Eduardo Bolsonaro retire de suas redes sociais postagens com desinforma-

ção sobre as urnas eletrônicas. A decisão foi assinada na última segunda-feira (31) e divulgada nesta quarta-feira (2).

O ministro atendeu ao pedido de retirada feito pela Federação Brasil da Esperança, formada pelo PT, PCdoB e PV, após perfis de apoiadores do ex-presidente Jair Bolsonaro replicarem uma postagem que relaciona indevidamente a empresa ve-

nezuelana Starmatic com as urnas eletrônicas brasileiras.

A desinformação circula desde 2020 e já foi diversas vezes desmentida pela Justiça Eleitoral. A Starmatic não forneceu urnas para o Brasil.

Na decisão, Kassio deu prazo de 24 horas para Eduardo retirar os posts e proibiu o ex-deputado de fazer novas postagens de desinformação contra as urnas eletrônicas.

“A permanência do conteúdo impugnado, às vésperas do início da propaganda eleitoral, é apta a consolidar no eleitorado percepção de insegurança quanto ao sistema eletrônico de votação, fundada em alegação já conclusivamente afastada por esta Justiça Especializada, o que recomenda a atuação cautelar imediata”, decidiu o ministro.

Em junho deste ano, o

STF condenou Eduardo Bolsonaro a 4 anos e dois meses de prisão em regime semiaberto pelo crime de coação no curso do processo, na ação sobre o tarifaço dos Estados Unidos contra as exportações brasileiras.

No ano passado, ele deixou o Brasil, foi morar nos Estados Unidos e perdeu o mandato de deputado por faltar às sessões da Câmara dos Deputados.

TRANSPORTES | Rodovias

Empresas aceleram modernização do transporte rodoviário

Ganhos de escala, novas tecnologias e exigências de segurança ajudam a explicar a concentração crescente da produção nas transportadoras

Engrenagens do Crescimento
Estadão Conteúdo

O transporte rodoviário de cargas responde por cerca de 65% da movimentação de mercadorias no País. Embora a figura do caminhoneiro autônomo ainda seja um dos principais símbolos do setor, a estrutura do mercado revela uma presença crescente das empresas na logística nacional.

Dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), destacados pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), mostram que as Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas (ETCs) respondem por 68,45% da produção do setor, medida em toneladas por quilômetro útil (TKU). Os Transportadores Autônomos de Cargas (TACs) representam aproximadamen-

te 12%.

No final de 2025, os autônomos correspondiam a 73,27% dos transportadores cadastrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RN-TRC), mas reuniam 32,56% dos veículos. As empresas representavam 26,67% dos transportadores e concentravam 66,07% da frota registrada. As cooperativas respondiam por 0,04% dos transportadores e 1,55% dos veículos.

A diferença evidencia um processo de concentração da frota, ganhos de escala e incorporação de tecnologia à logística brasileira.

A participação majoritária das empresas na produção do transporte rodoviário está associada às transformações nas cadeias de suprimento e às exigências de grandes embarcadores, como indústrias, varejistas, multinacionais e empresas de comércio eletrônico.

Um dos diferenciais está na maior capacidade de financiar tecnologia e renovar a frota. As transportadoras conseguem investir com

mais frequência em veículos novos, sistemas de telemetria, roteirizadores e tecnologias de eficiência energética.

Essas ferramentas ajudam a reduzir o consumo de combustível, otimizar percursos e diminuir emissões, critérios cada vez mais presentes nas políticas de sustentabilidade e na seleção de fornecedores.

As exigências de previsibilidade, rastreabilidade e segurança também favorecem as frotas estruturadas. Para reduzir ocorrências de roubo de carga e acidentes, seguradoras e gerenciadoras podem exigir monitoramento por satélite, travas eletrônicas e, dependendo da mercadoria e da rota, escoltas.

As empresas mantêm estruturas voltadas ao cumprimento dessas exigências e têm maior capacidade para assumir contratos de grande porte, com múltiplos veículos, prazos definidos e volumes elevados.

A escala também permite coordenar operações, otimizar rotas de ida e volta e

reduzir viagens com os compartimentos de carga vazios, um dos fatores que elevam os custos do setor.

Caminhoneiro autônomo

Embora respondam por uma parcela menor da produção medida em TKU, os caminhoneiros autônomos continuam desempenhando função essencial na logística do País. Eles são ampla maioria entre os transportadores cadastrados e atuam de forma independente ou em parceria com empresas e operadores logísticos.

Vulneráveis às oscilações dos custos de combustível, manutenção e pedágios, muitos trabalham como agregados, exclusivos ou subcontratados por transportadoras. Nesse modelo, ampliam a capacidade operacional das empresas sem integrar sua frota própria.

Os autônomos participam de diferentes etapas da cadeia, do transporte de curta e longa distância ao escoamento entre áreas de produção e portos durante

os picos das safras e às entregas de última milha.

Para os motoristas, a parceria pode ampliar o acesso a fretes recorrentes, embora não elimine a sazonalidade. Para as transportadoras, oferece flexibilidade para absorver picos de demanda sem ampliar permanentemente a frota própria.

Desafios e perspectivas

A consolidação de um setor mais empresarial e tecnológico pode gerar ganhos de produtividade, mas também amplia as exigências sobre a infraestrutura nacional.

A qualidade das rodovias continua entre os principais desafios. O estado do pavimento afeta o consumo de combustível, o tempo de viagem e a previsibilidade das entregas, além de acelerar o desgaste dos veículos.

O avanço das concessões e dos investimentos privados pode contribuir para a modernização das rodovias, enquanto a melhoria da malha sob administração estatal depende de recursos públicos para conservação e expansão.

Outro desafio é a formação e retenção de mão de obra. Com o avanço de sistemas embarcados, telemetria, assistência à condução e recursos digitais, cresce a necessidade de qualificação dos motoristas.

A diferença entre empresas e autônomos revela um setor formado por agentes com portes e áreas de atuação distintos. As empresas concentram a maior parte da frota e das operações de grande escala, enquanto os autônomos permanecem essenciais para a capilaridade e a flexibilidade da logística nacional.



Divulgação

A escala permite coordenar operações, otimizar rotas de ida e volta e reduzir viagens com os compartimentos de carga vazios, um dos fatores que elevam os custos do setor



APM Terminals inicia operação em Suape com capacidade de 400 mil TEU

Com o início das atividades, o terminal amplia em 55% a capacidade de movimentação de contêineres do complexo

Divulgação

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A APM Terminals iniciou nesta quarta-feira (2) as operações comerciais de seu novo terminal de contêineres no Complexo Industrial Portuário de Suape, em Pernambuco. O empreendimento, que recebeu o primeiro navio comercial, o Maersk Ganges, representa um investimento superior a R\$ 2 bilhões e começa a operar com capacidade para movimentar até 400 mil TEU por ano.

Com o início das atividades, o terminal amplia em 55% a capacidade de movimentação de contêineres do Complexo de Suape e reforça a infraestrutura portuária disponível para o comércio exterior no Nordeste.

A primeira escala comercial ocorreu por meio do serviço de cabotagem ALCT2, operado pelo Maersk Ganges. A rota conecta



O terminal amplia em 55% a capacidade de movimentação de contêineres do Complexo de Suape e reforça a infraestrutura portuária disponível para o comércio exterior no Nordeste

Suape aos portos de Pecém (CE), Salvador (BA), Santos (SP), Itapoá (SC), Rio Grande (RS) e Imbituba (SC). A previsão é de duas escalas semanais do serviço no terminal pernambucano.

Segundo a APM Terminals, a entrada em operação amplia as alternativas logísticas para armadores, importadores e exportado-

res e cria condições para a atração de novos fluxos de cargas para a região. “A entrada em operação da APM Terminals Suape amplia em mais da metade a capacidade de contêineres do complexo e cria condições concretas para o crescimento da região. Trata-se de um investimento estratégico em um mercado com forte

potencial de expansão, que reforça a competitividade de Suape e responde à crescente demanda por infraestrutura mais eficiente no Nordeste”, afirmou Daniel Rose, diretor-superintendente da APM Terminals Suape e Pecém.

O terminal também incorpora infraestrutura voltada à redução do consumo

de combustíveis fósseis. De acordo com a empresa, trata-se do primeiro terminal 100% eletrificado da América Latina, com equipamentos e operações desenvolvidos para funcionar com energia elétrica.

A primeira operação comercial ocorre após uma etapa de desenvolvimento, testes e preparação da estrutura.

Complexo zera tarifa de armazenagem para recuperar exportação de frutas

O Tecon-Suape, terminal de contêineres do Porto de Suape, zerou a tarifa de armazenagem para cargas de frutas do Vale do São Francisco destinadas à exportação. A medida faz parte da estratégia do complexo portuário pernambucano para recuperar a movimentação de uvas e mangas da região,

que há cerca de 20 anos deixou de utilizar Suape como principal porta de saída para o mercado internacional.

A isenção foi anunciada na quarta-feira (26) pelo diretor-presidente do Complexo Industrial Portuário de Suape, Armando Monteiro Bisneto, e pelo CEO do Tecon-Suape,

Thomas Lima. O benefício contempla contêineres refrigerados com frutas destinadas ao mercado externo, independentemente do período de permanência da carga no terminal.

Segundo o Tecon-Suape, a medida elimina um dos componentes do custo da operação portuária e busca tornar

Pernambuco mais competitivo na disputa pela carga da fruticultura irrigada do Vale do São Francisco. “A isenção da armazenagem é uma medida concreta para reduzir custos, tornar a operação mais competitiva e criar condições para que a produção de frutas do nosso Estado volte a uti-

lizar Suape como porta de saída para o mercado internacional”, afirmou Thomas Lima.

A iniciativa integra o Pacto pelo Agro, programa que reúne diferentes setores para enfrentar gargalos logísticos, reduzir custos e melhorar o escoamento da produção pernambucana.

TRANSPORTES | Portos >Opinião



BAYARD UMBUZEIRO NETO
Vice-presidente e CEO da Transbrasa

opinioao@portalbenews.com.br

► GESTÃO

Competitividade começa fora do terminal

Um terminal portuário pode ser moderno, produtivo e contar com equipamentos de última geração. Mas, se o caminhão não consegue chegar, o trem não tem capacidade para acessar a carga, o canal impõe restrições à navegação ou os acessos aquaviários não acompanham a demanda, toda essa eficiência perde valor.

É por isso que discutir o futuro do Porto de Santos exige olhar para além dos limites dos terminais. O Projeto Santos 10+, estudo desenvolvido pelo Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), ajuda a dimensionar esse desafio. A análise avaliou não apenas os terminais, mas também os acessos terrestres e aquaviários, o canal e diferentes grupos de carga. A conclusão mais importante, a meu ver, é que a capacidade portuária precisa ser entendida como resultado de um sistema integrado.

As projeções mostram a dimensão do crescimento que está pela frente. O estudo estima que a demanda no Porto de Santos passe de 196,7 milhões de toneladas em 2025 para 253,6 milhões em 2030 e 291,1 milhões em 2035. No mesmo período, a capacidade projetada evoluiria de 250,6 milhões para 309,1 milhões de toneladas.

Esses números podem transmitir uma sensação de segurança. Porém, capacidade instalada não significa, necessariamente, capacidade efetivamente utilizada.

O desafio está, justamente, em fazer essa capacidade funcionar. Um terminal não existe de forma isolada, já que ele depende de uma rede de rodovias capaz de absorver o fluxo de caminhões, de uma ferrovia preparada para ampliar a participação do transporte sobre trilhos, de acessos aquaviários eficientes e de um canal que permita a movimentação dos navios com segurança e previsibilidade. Quando um desses elementos não acompanha os demais, surge o gargalo.

É possível ter um terminal capaz de movimentar milhares de contêineres e, ao mesmo tempo, enfrentar filas na chegada dos veículos. É possível ampliar a capacidade ferroviária e não conseguir aproveitar, plenamente, esse investimento se outros elos da operação permanecerem limitados. Da mesma forma, não adianta aumentar a capacidade de movimentação de cargas se as condições de navegação restringem a entrada e a saída dos navios.

A competitividade, portanto, não é determinada pela parte mais eficiente da cadeia, mas pelo desempenho do conjunto.

Esse ponto precisa estar no centro das decisões sobre o futuro de Santos. Investimentos em novos terminais são importantes, mas precisam caminhar simultaneamente com obras e soluções para os acessos terrestres, a infraestrutura ferroviária, o canal e os acessos aquaviários.

O próprio crescimento projetado pelo Santos 10+ reforça essa necessidade. Se a demanda chegar próxima dos 300 milhões de toneladas na próxima década, não haverá espaço para pensar em cada infraestrutura de maneira independente.

Portanto, é preciso planejar o porto como um sistema. Para isso, é impreterível mudar a lógica de avaliação dos investimentos. Uma intervenção não deve ser analisada apenas pelo quanto aumenta a capacidade de determinado local ou corredor. É necessário perguntar qual será o impacto sobre toda a cadeia e se os demais elos terão condições de acompanhar esse avanço.

No comércio exterior, tempo é custo. Uma carga que permanece parada, porque o acesso rodoviário está congestionado, porque não há capacidade ferroviária suficiente ou porque uma restrição operacional limita a chegada de um navio, perde competitividade antes mesmo de deixar o porto. E esse prejuízo não fica restrito ao operador portuário. Ele chega ao dono da carga, ao transportador, à indústria, ao comércio e, no fim da cadeia, ao consumidor.

Santos tem a oportunidade de continuar ampliando sua relevância para o comércio exterior brasileiro. Entretanto, esse futuro não será construído apenas com mais capacidade dentro dos terminais. Afinal, a competitividade começa fora deles.

O porto que queremos para as próximas décadas deve ter terminais eficientes, mas também rodovias, ferrovias, canal e acessos aquaviários à altura da demanda. Só assim capacidade se transforma, de fato, em produtividade, previsibilidade e competitividade para o Brasil.

Bayard Umbuzeiro Neto escreve para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras

SANTOS TEM A OPORTUNIDADE DE CONTINUAR AMPLIANDO SUA RELEVÂNCIA PARA O COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO. ENTRETANTO, ESSE FUTURO NÃO SERÁ CONSTRUÍDO APENAS COM MAIS CAPACIDADE DENTRO DOS TERMINAIS. AFINAL, A COMPETITIVIDADE COMEÇA FORA DELES

TCU amplia análise de riscos da concessão da Hidrovia do Paraguai

Tribunal determinou que impactos ambientais, comunidades tradicionais e transferência de riscos sejam consideradas no processo

Divulgação

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redenenews.com.br

O Tribunal de Contas da União (TCU) determinou que questionamentos ambientais, sociais e fiscais sejam incorporados à análise de riscos da concessão do Tramo Sul da Hidrovia do Rio Paraguai. A Corte negou o pedido de medida cautelar apresentado pela senadora Soraya Thronicke (PSB-MS) para suspender o processo, mas decidiu que as alegações apresentadas por ela sejam avaliadas no processo principal de fiscalização da concessão.

A análise do projeto permanece sobrestada por determinação do ministro Benjamin Zymler. O processo tramita no TCU desde agosto de 2025 e ainda depende do envio de documentos considerados necessários pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) para a continuidade da avaliação.

Com cerca de 600 quilômetros entre Corumbá e a foz do Rio Apa, na região de Porto Murtinho (MS), o Tramo Sul é considerado estratégico para a ampliação do transporte hidroviário de cargas na região. A concessão prevê investimentos privados de aproximadamente R\$ 64 milhões e tem como meta elevar a capacidade de movimentação de 8,5 milhões para até 30 milhões de toneladas por ano até 2030.

O leilão, que estava previsto anteriormente, foi adiado para 2027. O projeto integra o Plano Geral de



Com cerca de 600 quilômetros entre Corumbá e a foz do Rio Apa, o Tramo Sul é considerado estratégico para a ampliação do transporte hidroviário de cargas na região

Outorgas Hidroviário (PGO), elaborado pelo governo federal para ampliar a participação privada na operação e nos investimentos em hidrovias.

Um dos principais pontos questionados pela senadora é a forma como a modelagem distribui os riscos entre o poder público e o futuro concessionário. Thronicke contesta, entre outros aspectos, a previsão de que a União possa assumir custos relacionados a obras de derrocamento e riscos associados a períodos de secas extraordinárias.

Na avaliação apresentada ao TCU, essa estrutura poderia transferir ao poder público parte dos riscos decorrentes da variabilidade ambiental do Pantanal, com possíveis impactos sobre as contas públicas.

A representação também questiona a modelagem aprovada pela Agência Na-

cional de Transportes Aquaviários (Antaq), por meio do Acórdão 443/2025, e afirma que o diagnóstico ambiental utilizado na estruturação do projeto teria subestimado impactos e deixado questões relevantes para etapas posteriores.

O Tribunal considerou que parte das alegações apresenta indícios que podem ser esclarecidos durante a fiscalização. A análise, entretanto, deverá observar os critérios de materialidade, relevância, oportunidade e risco utilizados pelo TCU.

Impactos no Pantanal

Entre os pontos que serão considerados estão os efeitos de intervenções necessárias para garantir a navegabilidade da hidrovia durante todo o ano, como dragagens e derrocamento de rochas.

Segundo a represen-

tação, essas obras podem alterar o chamado “pulso de inundação” do Pantanal, com possíveis efeitos sobre áreas de reprodução de peixes e risco de remobilização de metais pesados e outros contaminantes acumulados no leito do rio.

A senadora também defende a realização de uma Avaliação Ambiental Estratégica que considere os impactos cumulativos das hidrelétricas existentes na bacia hidrográfica.

Outro questionamento envolve as projeções de aumento da movimentação de cargas, especialmente soja, na chamada Área de Uso Restrito do Pantanal. Thronicke afirma que as estimativas do estudo de viabilidade podem entrar em conflito com as restrições previstas na Lei do Pantanal de Mato Grosso do Sul.

A representação também aponta a ausência de

Consulta Livre, Prévia e Informada às comunidades tradicionais que possam ser afetadas pelo empreendimento.

O argumento é baseado na Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da qual o Brasil é signatário e que prevê a consulta a povos indígenas e tribais diante de medidas administrativas ou legislativas capazes de afetá-los diretamente.

Para o TCU, concentrar os diferentes questionamentos no processo principal permite avaliar de forma integrada os riscos do empreendimento e eventuais medidas necessárias para sua continuidade.

A concessão permanece, portanto, sem avanço no Tribunal até que o MPor apresente a documentação pendente e a Corte conclua a análise dos riscos associados à modelagem do projeto.

TRANSPORTES | Hidrovias

Comunidades pedem tombamento do Pedral antes de derrocamento

Solicitação foi apresentada ao Iphan pela Associação da Comunidade Ribeirinha Extrativista da Vila Tauiry

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

Um pedido de tombamento do Pedral do Lourenço, no rio Tocantins, abriu uma nova frente de contestação ao projeto do governo federal para ampliar a navegação na região. A solicitação foi apresentada ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) pela Associação da Comunidade Ribeirinha Extrativista da Vila Tauiry (Acrevita), que também pediu análise urgente do caso.

O projeto prevê o derrocamento das formações rochosas do Pedral para criar um canal de navegação mais largo e profundo, permitindo a passagem de embarcações de maior porte pelo rio Tocantins. As detonações estão previstas para 2027 e integram as ações do



O projeto prevê o derrocamento das formações rochosas do Pedral para criar um canal de navegação que permita a passagem de embarcações de maior porte pelo rio Tocantins

Ministério dos Transportes e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) para ampliar as condições de navegação na hidrovia.

Segundo informações publicadas pelo jornal O Globo, a Acrevita argumenta que a intervenção pode provocar danos irreversíveis ao patrimônio cultural e ambiental da região. O pedido busca o reconhecimento do Pedral como patrimônio histórico,

arqueológico, paisagístico e etnográfico nacional.

A iniciativa ocorre seis dias após cerca de 200 pescadores, ribeirinhos, agricultores e pesquisadores realizarem um chamado "tombamento popular" do complexo. O ato não tem efeitos jurídicos de um tombamento oficial, mas reforçou a mobilização das comunidades contra o projeto de derrocamento.

O pedido apresentado

ao Iphan ainda não significa que o Pedral do Lourenço esteja tombado e, até o momento, não há indicação de que o protocolo tenha suspenso o licenciamento ou os preparativos para a obra.

Caberá ao Iphan decidir se abrirá um processo administrativo. Caso o procedimento avance, o instituto poderá determinar o tombamento provisório do bem, que passa a contar com proteção durante a tramitação

do processo.

Uma eventual proposta de tombamento definitivo deverá ser analisada pelo Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural e, se aprovada, homologada pelo Ministério da Cultura.

No requerimento, a Acrevita afirma que o Pedral reúne vestígios de ocupação humana de longa duração, sítios e materiais arqueológicos e referências históricas que remontam ao século XIX. A entidade também destaca conhecimentos transmitidos entre gerações relacionados à pesca, navegação e extrativismo.

A associação considera como parte de uma mesma paisagem cultural as formações rochosas, águas, corredeiras, pesqueiros, áreas submersas e comunidades ribeirinhas. A argumentação sustenta que o valor da região está também na relação entre o território, a biodiversidade e os modos de vida das populações locais.

TRANSPORTES | Navegação

Norsul reduz emissões com medidas de eficiência energética na frota

Companhia estima que iniciativas operacionais e tecnológicas evitaram a emissão de cerca de 13 mil toneladas de CO2 entre 2023 e 2025

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A Norsul reduziu a intensidade das emissões de gases de efeito estufa de sua frota entre 2023 e 2025, na comparação com o ano-base de 2022. Segundo a companhia, as medidas adotadas evitaram a emissão de apro-

ximadamente 13 mil toneladas de CO2 no período.

O resultado é atribuído a ações de eficiência energética e otimização operacional, como ajustes de velocidade, planejamento de rotas, melhor utilização da frota e adoção de tecnologias voltadas à redução do consumo de combustível.

Entre as iniciativas está a aplicação, em 2025, de revestimento anti-incrustante

à base de silicone no casco de um dos navios. O objetivo é reduzir o acúmulo de organismos marinhos e o atrito da embarcação com a água, diminuindo a resistência ao avanço.

A empresa também utiliza uma tecnologia desenvolvida pela BioRen, integrante do mesmo grupo empresarial da Norsul. O sistema gera pulsos elétricos que formam um campo eletromagnético

sobre superfícies expostas, com a finalidade de reduzir incrustações no casco mesmo durante períodos prolongados de inatividade.

De acordo com a companhia, estudos baseados em normas internacionais apontam que tecnologias anti-incrustantes podem reduzir em até 35% as emissões de CO2 e em até 20% a potência necessária para a navegação, dependendo das

condições de operação.

Outras iniciativas incluem o uso do Propeller Boss Cap Fins, dispositivo instalado na hélice que pode proporcionar economia de combustível de até 5%, além de placas solares em barcas fundeadas, softwares de monitoramento por internet das coisas e estudos para fornecimento de energia elétrica às embarcações durante estadias nos portos.

TRANSPORTES | Navegação > Opinião



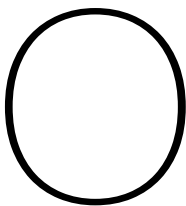
RUBIANE NASCIMENTO MASSA

Advogada associada do escritório Cristina Wadner e Advogadas Associadas.
Pós-graduada em Direito Marítimo e Direito Processual Civil

opinio@portalbenews.com.br

► DIREITO

El Niño e o transporte marítimo: quando o risco climático deixa de ser imprevisível?



El Niño voltou a colocar o transporte marítimo diante de um problema conhecido, mas juridicamente cada vez mais complexo: a dependência das condições climáticas para a manutenção de rotas e operações essenciais ao comércio internacional.

No Canal do Panamá, a redução das chuvas e dos níveis de água da bacia hidrográfica levou ao anúncio, em agosto, de novas limitações ao número de trânsitos diários a partir de setembro. Na prática, menos navios atravessando o Canal significa aumento do tempo de espera, restrições operacionais e, em determinados casos, a adoção de rotas alternativas, mais longas e custosas.

O problema, porém, não se limita ao Panamá. Na Amazônia, por exemplo, a expectativa de redução do nível dos rios já produz efeitos concretos sobre a navegação. Os armadores que operam em Manaus anunciaram a aplicação de Low Water Surcharge (Sobretaxa de Baixo Nível das Águas) para os próximos meses, buscando compensar custos adicionais decorrentes da redução do calado, do menor aproveitamento da capacidade dos navios e de ajustes necessários à continuidade do serviço.

O aspecto mais interessante é que essas medidas surgem antes mesmo do período mais crítico da estiagem. E dificilmente poderia ser diferente. O transporte marítimo não pode esperar que uma rota se torne impraticável ou que determinado trecho deixe de oferecer condições adequadas de navegabilidade para somente então começar a reagir.

Previsões meteorológicas, séries históricas, monitoramento hidrológico, planejamento de frota e ajustes operacionais fazem hoje parte da gestão ordinária da atividade. Ainda que não seja possível determinar com absoluta precisão a extensão dos efeitos de um fenômeno climático, é perfeitamente possível identificar antecipadamente determinados riscos e preparar a operação para enfrentá-los.

E essa capacidade de antecipação também interessa ao Direito.

Isto porque eventos naturais extremos são tradicionalmente associados às figuras do caso fortuito e da força maior. O artigo 393 do Código Civil estabelece que o devedor não responde pelos prejuízos decorrentes de caso fortuito ou força maior quando seus efeitos não poderiam ser evitados ou impedidos, salvo se houver assumido expressamente essa responsabilidade.

Isso não significa, evidentemente, que o El Niño, uma estiagem severa ou outro evento climático de grande intensidade não possa caracterizar força maior.

A questão é outra. Uma coisa é reconhecer que determinado fenômeno natural é inevitável. Outra, bastante diferente, é concluir que todas as suas consequências jurídicas, econômicas e operacionais eram igualmente imprevisíveis.

Se o transportador acompanha a redução dos níveis de água, reorganiza sua frota, diminui a capacidade operacional, altera a programação das escalas e institui previamente uma sobretaxa destinada justamente a absorver os

custos adicionais decorrentes daquele cenário, torna-se mais difícil tratar todos os impactos posteriores como absolutamente extraordinários.

A previsibilidade, por si só, não afasta necessariamente a força maior. Mas ela interfere na análise sobre a possibilidade de prevenção, mitigação e distribuição dos efeitos do evento.

É justamente nesse ponto que o contrato assume papel central.

Atrasos, alterações de rota, redução da capacidade de transporte, custos adicionais, sobretaxas e reflexos sobre demurrage e detention não comportam necessariamente uma única resposta jurídica. A solução dependerá da natureza da relação, das obrigações assumidas e, principalmente, da forma como as partes distribuíram esses riscos.

E a própria adoção de sobretaxas climáticas introduz uma questão interessante. Quando determinado impacto já é identificado antecipadamente, quantificado economicamente e incorporado ao preço do transporte, sua posterior qualificação como consequência inteiramente extraordinária merece análise cuidadosa.

Não se trata de afirmar que a cobrança de uma sobretaxa elimina a possibilidade de invocação de força maior. Seria uma simplificação excessiva. Mas revela que pelo menos parte daquele risco já havia sido reconhecida pelo mercado e considerada na estrutura econômica da operação.

Panamá e Amazônia mostram, assim, que a questão climática deixou definitivamente de ocupar apenas o campo ambiental. Ela interfere diretamente na navegação, na formação dos fretes, na utilização da capacidade dos navios e, inevitavelmente, na execução dos contratos. A discussão jurídica também precisa evoluir.

Não basta perguntar, diante de cada nova estiagem, se o El Niño ou o baixo nível dos rios constituem força maior. É necessário examinar quais efeitos permaneceram efetivamente inevitáveis, quais poderiam ter sido mitigados e, sobretudo, quais já haviam sido antecipadamente distribuídos entre as partes.

A mudança talvez esteja menos no clima do que na forma jurídica de enxergá-lo. Um fenômeno natural pode permanecer inevitável sem que todas as suas consequências sejam imprevisíveis.

E, quando o próprio mercado já monitora determinado risco, adapta suas operações e até lhe atribui preço, a ausência de tratamento contratual também passa a representar uma escolha.

Para o transporte marítimo, portanto, o desafio não será apenas reagir às próximas secas, cheias ou restrições de navegabilidade. Será decidir, antes que elas ocorram, quem deverá suportar seus efeitos.

Em um cenário no qual o risco climático já entrou no planejamento das rotas e na formação dos fretes, ele precisa entrar, com a mesma clareza, nos contratos.

Rubiane Nascimento Massa e outros profissionais do escritório Cristina Wadner e Advogadas Associadas escrevem para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras

TRANSPORTES | Aviação

Embraer chega a 2 mil E-Jets entregues e amplia projeção da indústria

Família de aeronaves alcança marco duas décadas após entrada em operação e já está presente em companhias de mais de 60 países

Da Redação
redacao.jornal@redebnews.com.br

A Embraer entregou nesta quarta-feira (2) o 2.000º E-Jet produzido pela empresa. A aeronave foi recebida pela Azul Linhas Aéreas, marcando duas décadas desde a entrada em operação da família de jatos comerciais.

Os E-Jets já foram entregues a companhias e empresas de mais de 60 países. Ao longo de 20 anos, a frota acumulou 48 milhões de horas de voo e transportou mais de 2,85 bilhões de passageiros em todo o mundo.

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, destacou a dimensão internacional alcançada pela tecnologia desenvolvida pela indústria brasileira. Segundo ele, nos primeiros 20 anos de operação, os E-Jets realizaram cerca de 26 milhões



A unidade número 2.000 do modelo E-Jet da Embraer foi recebida pela Azul Linhas Aéreas, marcando duas décadas desde a entrada em operação da família de jatos comerciais

de voos e transportaram aproximadamente 2 bilhões de passageiros. “Desde que entraram em operação, em 2004, essas aeronaves chegaram a companhias e empresas de mais de 60 países. Em seus primeiros 20 anos de operação, transportaram cerca de 2 bilhões de passageiros, em 26 milhões de voos. É uma dimensão ex-

traordinária para uma tecnologia desenvolvida no Brasil”, disse Tomé.

Os números consideram a operação da família desde 2004 e incluem diferentes versões dos E-Jets.

Os modelos foram desenvolvidos para atender principalmente rotas nas quais aeronaves de maior porte apresentam menor

eficiência operacional. A família permitiu às companhias ampliar suas malhas e conectar grandes centros a cidades de menor porte e mercados regionais.

Evolução tecnológica

A segunda geração da família, os E2, incorporou avanços em eficiência ope-

racional, com redução do consumo de combustível, das emissões e dos níveis de ruído.

A fabricação das aeronaves envolve uma cadeia formada por fornecedores, centros de pesquisa, universidades, empresas especializadas e profissionais qualificados.

Para o presidente da Embraer, Francisco Gomes Neto, os E-Jets contribuíram para a criação de novas rotas, a complementação de frotas e o aumento da produtividade das companhias aéreas.

Segundo ele, a família ocupa uma posição relevante no segmento de aeronaves com capacidade próxima a 100 passageiros, atendendo mercados nos quais aviões maiores não apresentam a mesma viabilidade operacional.

A expansão dos E-Jets também alterou a configuração das redes aéreas ao permitir conexões entre grandes centros, cidades médias e mercados regionais.

Anac suspende Total Linhas Aéreas por falhas de segurança

Companhia responsável por operações de carga dos Correios deverá comprovar a correção de irregularidades e passar por novas fiscalizações da agência

Estadão Conteúdo

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) suspendeu integralmente as operações da Total Linhas Aéreas, companhia que atende o serviço de cargas

dos Correios. A decisão administrativa acautelatória, que vale desde a terça-feira, 1º de setembro, foi publicada nesta quarta-feira, 2, no Diário Oficial da União.

De acordo com a Anac, a decisão é provisória — mas por tempo indeterminado — até que a Total demonstre “a superação das condições de risco e não conformidades em aberto perante as Superintendências de Padrões Operacio-

nais e de Infraestrutura Aeroportuária, incluídas as falhas de nível crítico e alto elencadas no presente processo e as demais listadas nos processos de fiscalização que o complementam, nas matérias de aeronavegabilidade continuada, sistemas e procedimentos de segurança operacional, bem como segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita”.

O órgão ainda cobra da empresa a efetividade do

Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) e do Sistema de Análise e Supervisão Continuada (SASC), em condição que garanta nível de segurança aceitável; a regularização dos controles de aeronavegabilidade continuada das aeronaves; a adequação dos processos internos de identificação, reporte e tratamento de eventos e riscos operacionais; e a realização de auditorias e outros instru-

mentos de fiscalização por parte das unidades competentes da Anac que apontem resultado satisfatório que permita a retomada das operações.

A Total também deverá recompor o quadro de administração requerido pelo parágrafo 119.65(a) do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 119, após validação dos gestores indicados por parte da Superintendência de Padrões Operacionais.

Integração de modais entra no centro do debate logístico no Sul

Painel vai discutir conexão entre rodovias, ferrovias e recintos alfandegados, além de gargalos na Tríplice Fronteira e na Malha Sul

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A integração entre rodovias, ferrovias e recintos alfandegados, além dos desafios da logística transfronteiriça, estará entre os 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 “Multimodalidade e conectividade de transportes”, marcado para as 15h do dia 17.

A discussão deverá abordar os principais gargalos que afetam o transporte de cargas na região de frontei-

ra e as medidas necessárias para aumentar a eficiência operacional dos fluxos internacionais. Entre os pontos previstos estão a dinâmica da Tríplice Fronteira e o papel dos portos secos na movimentação e no controle das cargas.

Outro eixo do painel será a Malha Sul. A programação prevê uma discussão sobre a otimização da concessão ferroviária, os investimentos necessários para ampliar a capacidade operacional e a eliminação de gargalos urbanos que interferem no escoamento de mercadorias até os portos da região Sul.

A articulação entre diferentes modos de transporte também estará no centro do debate. O painel deverá tratar de boas práticas para



Divulgação

A Malha Sul será um dos eixos do painel, com foco em investimentos, aumento da capacidade operacional e eliminação de gargalos urbanos no acesso aos portos da região

melhorar a conexão entre rodovias, ferrovias e recintos alfandegados, com foco na construção de operações mais integradas ao longo dos corredores logísticos.

A localização de Foz do Iguaçu reforça a relação do tema com a logística internacional. A cidade concentra fluxos rodoviários de cargas entre Brasil, Paraguai e

Argentina e abriga um dos principais recintos alfandegados do País, o que coloca a infraestrutura de fronteira entre os pontos relevantes da discussão.

A moderação será feita por Bruno Merlin, diretor de Comunicação do Grupo Brasil Export. Participam como debatedores Celso Gallegario, presidente do Sindicato

das Empresas de Transportes de Cargas de Foz do Iguaçu (Sindifoz); Djalma 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); e Marcelo Mossi Vendramini, titular da Alfândega da Receita Federal em Foz do Iguaçu.

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, hidrovias, setor naval, sustentabilidade e desenvolvimento econômico da região Sul.

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

Debatedores: Marcello Cabral, Diretor de Novos Negócios da ABEEólica Rodolfo Gonçalves, CEO da JB Energy; Demais participantes a confirmar

11h00 Intervalo

11h15 Painel: Desafios para o desenvolvimento e concessão de hidrovias e serviços nos portos da região Sul

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

Debatedores: 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 custo 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

Debatedores: 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 Tríplice Fronteira e os portos secos da região

Otimização da concessão da Malha Sul, investimentos em capacidade operacional e eliminação de gargalos urbanos no escoamento até os portos do Sul do País | Multimodalidade e boas práticas para a articulação entre rodovias, ferrovias e recintos alfandegados

Debatedores: Celso Gallegario, Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de Foz do Iguaçu (Sindifoz); Djalma 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

Debatedores: Marcelo De Carvalho Bonniard, Gerente Geral de Estratégia de Contratação da Petrobras; Thiago de Oliveira Castro, Diretor de Negócios e Projetos Offshore da Technit; 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

MINERAÇÃO

Senado aprova política nacional para minerais críticos e estratégicos

Projeto cria conselho, fundo garantidor, incentivos fiscais e mecanismos de rastreabilidade; texto segue para sanção presidencial

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

O Senado aprovou nesta quarta-feira (2) o Projeto de Lei 2.780/2024, que institui a Política Nacional de Minerais Críticos e Estratégicos (PNMCE) e cria o Conselho Nacional para Industrialização de Minerais Críticos e

Estratégicos (CIMCE). O texto segue para sanção presidencial.

Relatado pelo senador Eduardo Braga (MDB-AM), o projeto cria instrumentos para ampliar pesquisa, lavra, beneficiamento, transformação mineral e mineração urbana, com foco na agregação de valor no País, na transição energética e no desenvolvimento tecnológico. A política terá entre seus princípios estabilidade regulatória, segurança jurídica e

previsibilidade.

O texto diferencia minerais críticos e estratégicos. Os primeiros são aqueles essenciais para setores-chave e sujeitos a riscos de abastecimento. Os estratégicos serão definidos a partir de sua relevância econômica, considerando fatores como reservas, contribuição para a balança comercial, desenvolvimento tecnológico e regional e redução de emissões.

Entre os principais instrumentos está o Programa

Federal de Beneficiamento e Transformação de Minerais Críticos e Estratégicos. Ele prevê crédito fiscal de até 20% dos gastos em beneficiamento, transformação e mineração urbana. Entre 2030 e 2034, o limite global será de R\$ 1 bilhão por ano, totalizando até R\$ 5 bilhões.

A proposta também autoriza a União a aportar até R\$ 2 bilhões no Fundo Garantidor da Atividade Mineral (FGAM), voltado à concessão de garantias e à mitigação de riscos em projetos prioritários. O fundo poderá atuar em conjunto com instituições financeiras, fundos soberanos, bancos multilaterais e agências de desenvolvimento.

O CIMCE, vinculado à Presidência da República, deverá propor ações públicas, definir e atualizar a lista de minerais críticos e estratégicos, analisar projetos e estabelecer quais empreendimentos serão considerados prioritários. A composição deverá incluir representantes do Executivo, Estados, municípios, setor privado e instituições de ensino superior.

Pesquisa e rastreabilidade

Empresas abrangidas pela

política também terão obrigações de investimento em pesquisa, desenvolvimento e inovação. Nos seis primeiros anos após a regulamentação, o percentual mínimo será de 0,3% para PD&I e de 0,2% para integralização de cotas no FGAM. Depois, a parcela destinada a PD&I passará a 0,5%.

O projeto prevê ainda prioridade, nos leilões da Agência Nacional de Mineração (ANM), para áreas com potencial de produção de minerais críticos e estratégicos.

Outro eixo é a rastreabilidade. O texto estabelece um sistema para acompanhar origem, composição e destino dos minerais, com informações sobre procedência, impactos ambientais, conteúdo reciclado, licenças e direitos minerários. Também cria o Certificado Mineral de Baixo Carbono, destinado a medir a intensidade das emissões associadas à produção.

A mineração urbana entra entre as atividades estimuladas pela política e inclui a recuperação de minerais e materiais de valor presentes em resíduos eletroeletrônicos, baterias, veículos em fim de vida, resíduos da construção civil e aterros.



Divulgação

O projeto de lei aprovado pelo Senado autoriza a União a aportar até R\$ 2 bilhões no FGAM, voltado à concessão de garantias e à mitigação de riscos em projetos prioritários

Ibram vê avanço e prepara propostas para regulamentação

O Ibram considera a aprovação definitiva do PL 2.780/2024 um avanço para as políticas públicas voltadas aos minerais críticos e estratégicos e para o adensamento das cadeias produtivas. Para o diretor-presidente da

entidade, Pablo Cesário, o resultado reflete uma articulação entre governo, oposição e setor produtivo.

“Ao instituir a Política Nacional de Minerais Críticos e Estratégicos, o projeto oferece uma base po-

sitiva para financiamento, industrialização, tecnologia e inserção internacional da indústria da mineração brasileira”, afirmou Cesário.

Com a matéria encaminhada à sanção presidencial, o Ibram informou que pre-

tende apresentar ao governo federal propostas para a regulamentação da nova política. Segundo a entidade, a prioridade nessa etapa deve ser preservar segurança jurídica e previsibilidade.

O instituto também

destacou as regras de rastreabilidade. Na avaliação do Ibram, os mecanismos podem contribuir para ampliar a sustentabilidade da atividade mineral e reforçar o combate a ilícitos no setor.

ENERGIA

Eneva assume empresa para viabilizar terminal de GNL no Pecém

Operação envolve transferência da termelétrica Itaqui, pagamento de R\$ 400 milhões e parcela contingente de até R\$ 467 milhões

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redenews.com.br

A Eneva assumirá o controle da Porto Pecém Transportadora de Minérios (PPTM), no Ceará, em troca da transferência da termelétrica Itaqui, no Maranhão, para a Diamante Geração. A aquisição da empresa, localizada no Complexo do Pecém, está ligada ao projeto da Eneva de implantação de um terminal de importação, armazenamento e regaseificação de gás natural liquefeito (GNL).

Anunciado nesta quarta-feira (2), o acordo prevê a transferência de 100% das ações da Itaqui Geração para a Diamante. Em contrapartida, a Eneva receberá 100% das ações da PPTM, passando a deter o controle da empresa.

Além da troca de ativos,



A aquisição da Eneva, localizada no Complexo do Pecém, está ligada ao projeto de implantação de um terminal de importação, armazenamento e regaseificação de GNL

a Diamante pagará R\$ 400 milhões à Eneva, a título de torna. O acordo prevê ainda uma parcela contingente de até R\$ 467 milhões, condicionada à eventual antecipação do contrato da termelétrica Itaqui obtido no leilão de capacidade realizado neste ano.

Com a aquisição da PPTM, a Eneva avança na estruturação de uma plataforma integrada de gás natural no Pecém. A estratégia prevê conectar a chegada do GNL ao complexo à re-

gaseificação e ao abastecimento de empreendimentos de geração de energia.

A infraestrutura adquirida deverá integrar o projeto do terminal de GNL, reforçando a posição do Pecém como ponto estratégico para a expansão da atuação da companhia no mercado de gás natural e geração termelétrica.

Troca da termelétrica

A Itaqui Geração é responsável por uma usina ter-

melétrica a carvão com capacidade instalada de 360 MW. O empreendimento possui contratos regulados vigentes até 21 de dezembro de 2027.

No leilão de capacidade realizado neste ano, a usina venceu uma disputa para um novo contrato de dez anos, com início previsto para 1º de agosto de 2031. A parcela contingente prevista no acordo entre Eneva e Diamante está relacionada justamente à eventual antecipação desse contrato.

A operação também ocorre após a Diamante Geração informar à Eneva que não tem interesse em exercer a opção de compra de 30% dos projetos de geração que integram o chamado Hub Ceará.

Expansão no Ceará

O Hub Ceará reúne projetos de geração de energia e infraestrutura de gás desenvolvidos pela Eneva no Complexo do Pecém. A companhia vem estruturando no local uma plataforma que combina importação de GNL, regaseificação e geração termelétrica.

Nesse contexto, a aquisição da PPTM representa um movimento de concentração da estratégia da Eneva no Pecém, enquanto a transferência da Itaqui Geração para a Diamante altera a composição do portfólio de ativos da companhia no segmento de geração a carvão.

PETRÓLEO E GÁS

Chevron prevê US\$ 7 bilhões em investimentos na Venezuela

Acordos devem mais que dobrar a produção das joint ventures da companhia no país, para cerca de 600 mil barris de petróleo por dia

Estadão Conteúdo

A Chevron anunciou nesta quarta-feira (2) acordos com a Venezuela que preveem investimentos de mais de US\$ 7 bilhões nos próximos cinco anos e devem mais

que dobrar a produção de suas joint ventures no país, para cerca de 600 mil barris de petróleo por dia, na comparação com 2026. A petroleira também recebeu direitos sobre novas áreas no Cinturão do Orinoco.

Segundo a companhia, os acordos atualizam condições fiscais, comerciais e legais para suas operações venezuelanas e dão suporte a novos projetos. A Chevron

afirma que seus custos no país ficam abaixo de US\$ 20 por barril.

A Petroindependencia, joint venture na qual uma subsidiária da Chevron possui 49%, recebeu direitos para desenvolver as áreas de Carabobo-1 e Carabobo-2-South-A, adjacentes às operações existentes no Orinoco. Em abril, a empresa já havia obtido direitos sobre Ayacucho 8. As três

joint ventures da Chevron na Venezuela elevaram a produção em 15% desde o início do ano.

“Com melhores condições e áreas adicionais, estamos fortalecendo um portfólio que acreditamos que possam oferecer crescimento atraente de petróleo de baixo custo”, afirmou o CEO da Chevron, Mike Wirth. Ele também agradeceu ao governo dos Estados Unidos

e ao secretário de Energia, Chris Wright, pelo apoio aos novos investimentos.

O anúncio ocorre após o governo do presidente Donald Trump apresentar um acordo separado para ampliar o desenvolvimento das reservas petrolíferas venezuelanas. A Chevron atua no país desde 1923 e é a única grande petroleira americana com presença significativa na Venezuela.

INDÚSTRIA

Produção industrial interrompe 2 meses de queda e sobe 0,2% em julho

Resultado positivo do setor em julho reverteu o cenário de retração, acumulando alta de 1,1% no ano e 0,6% em 12 meses, conforme dados do IBGE

Estadão Conteúdo

Estatística (IBGE).

De acordo com o IBGE, a variação positiva acumulada em 12 meses (0,6%) representa “ligeira perda de ritmo” em comparação ao acumulado até junho de 2026 (0,7%).

O desempenho de julho deixa a indústria 2,1% acima do patamar pré-pandemia de covid-19, de fevereiro de 2020, e 15% abaixo do nível mais alto já registrado, alcançado em maio de 2001.

A pesquisa revela que três das quatro grandes categorias econômicas apresentaram avanço de junho para julho. Bens de consumo duráveis tiveram a maior alta, de 3,2%, seguidos por bens de capital, com 2,4%, e bens de consumo semi e não duráveis, com 0,5%. Os bens intermediários recuaram 0,2%.

Das 25 atividades monitoradas pelo IBGE, 13 tive-

ram alta entre junho e julho.

Entre os principais avanços aparecem equipamentos de informática, produtos eletrônicos e ópticos, outros equipamentos de transporte e produtos do fumo.

Pelo lado negativo, a maior pressão de baixa veio da indústria extrativa, que recuou 1%.

O IBGE acrescenta que outras contribuições negativas relevantes vieram de impressão e reprodução de gravações, produtos diversos, metalurgia, produtos químicos e celulose, papel e produtos de papel.

O índice de difusão mostrou que 69,6% dos 789 produtos pesquisados pelo IBGE apresentaram desempenho positivo na passagem de junho para julho. Esse é o segundo maior indicador do ano, atrás apenas de março, quando chegou a 80,6%.

Indústria em números

Variação mensal em 2026

Janeiro: 2,1%	Maio: -1,0%
Fevereiro: 1,0%	Junho: -1,6%
Março: 0,1%	Julho: 0,2%
Abril: 1,2%	

Categorias econômicas em julho

Bens de consumo duráveis: 3,2%
Bens de capital: 2,4%
Bens de consumo semi e não duráveis: 0,5%
Bens intermediários: -0,2%

Atividades com destaque positivo

Equipamentos de informática, produtos eletrônicos e ópticos: 12,2%
Outros equipamentos de transporte: 11,2%
Produtos do fumo: 11,1%
Confecção de artigos do vestuário e acessórios: 2,6%
Máquinas, aparelhos e materiais elétricos: 2,3%
Coque, produtos derivados do petróleo e biocombustíveis: 1,1%
Produtos alimentícios: 1%

Principais quedas

Impressão e reprodução de gravações: -17,2%
Produtos diversos: -9,0%
Metalurgia: -1,4%
Celulose, papel e produtos de papel: -1,3%
Indústria extrativa: -1%
Produtos químicos: -0,8%

A produção da indústria brasileira cresceu 0,2% na passagem de junho para julho. O resultado interrompe dois meses seguidos de queda. Dessa forma, o setor acumulou alta de 1,1% ao longo de 2026 e soma expansão de 0,6% nos últimos 12 meses.

Na comparação com julho de 2025, a indústria recuou 0,5%. A média móvel trimestral, que ajuda a identificar a trajetória recente do setor, encolheu 0,8%.

Os dados fazem parte da Pesquisa Industrial Mensal (PIM), divulgada nesta quarta-feira (2) pelo Instituto Brasileiro de Geografia e

INOVAÇÃO & TECNOLOGIA

BNDES aprova R\$ 300 milhões para inovação da Electrolux

Recursos vão financiar tecnologias com inteligência artificial e maior eficiência energética em 26 novos produtos desenvolvidos pela empresa no Brasil

Estadão Conteúdo

e inovação de tecnologias da Electrolux por meio do programa BNDES Mais Inovação. As novas tecnologias focam no menor gasto de energia e no uso da inteligência artificial.

De acordo com o BNDES, o projeto da multinacional sueca prevê o desenvolvimento de tecnologias a serem incorporadas a 26 novos produtos no Brasil, entre geladeiras, aparelhos de ar-condicionado, fornos, air fryers e cafeteiras, puri-

ficadores de água, além de aspiradores de pó e robôs aspiradores.

As atividades serão conduzidas pelo centro de PD&I da Electrolux em Curitiba (PR), com apoio das unidades de São José dos Pinhais (PR) e Manaus (AM).

O projeto prevê a integração de soluções de inteligência artificial para controle inteligente de temperatura e umidade, desenvolvimento de soluções para redução de consumo e aumento de

eficiência energética, além do desenvolvimento de tecnologias inéditas no Brasil. Em refrigeradores, por exemplo, os ganhos esperados incluem redução de até 40% no consumo de energia elétrica, diminuição de até 4 decibéis (dB) no ruído e prolongamento da vida útil dos alimentos armazenados em até 70%.

“Este investimento de R\$ 300 milhões simboliza parte da nossa visão para os próximos anos: entregar

aos lares brasileiros produtos cada vez mais inteligentes, eficientes e alinhados às exigências ambientais do planeta”, afirmou Eduardo Mello, CEO do Electrolux Group América Latina, em nota.

O BNDES destacou que a operação reforça o compromisso do banco com a neoindustrialização do País, fomentando o desenvolvimento tecnológico e a sustentabilidade no setor de eletrodomésticos.

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou o financiamento de R\$ 300 milhões para o plano de pesquisa, desenvolvimento

INOVAÇÃO & TECNOLOGIA | Opinião

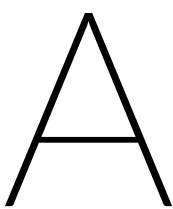


VIVIAN RIBEIRO MADSEN FIGUEIREDO

Advogada, mestre em Direito Político e Econômico e especialista em Direito Regulatório, de Energia e de Infraestrutura no escritório Almeida Prado e Hoffmann Advogados
opinio@portalbenews.com.br

► DIREITO

Inteligência artificial: os desafios da nova infraestrutura digital



Inteligência artificial já deixou de ser uma promessa tecnológica para se tornar parte da vida cotidiana. Ferramentas capazes de produzir textos, imagens, vídeos, realizar pesquisas, automatizar atividades e apoiar decisões empresariais passaram a ser utilizados em larga escala. Por trás dessa transformação estão os data centers, infraestrutura física essencial ao funcionamento do mundo digital.

Os data centers funcionam como grandes complexos computacionais onde ocorre o processamento dos modelos de inteligência artificial. Deste modo, à medida que a utilização da tecnologia cresce, a demanda por servidores, eletricidade, sistemas de refrigeração e toda a infraestrutura necessária para manter seu pleno funcionamento também amplia. A expansão da inteligência artificial, portanto, produz um efeito que ultrapassa o universo digital: ela começa a alterar a lógica de planejamento da infraestrutura energética e hídrica.

Segundo a Agência Internacional de Energia (IEA), os data centers consumiram aproximadamente 415 TWh de eletricidade em 2024, o equivalente a cerca de 1,5% do consumo mundial⁽¹⁾. No cenário-base da entidade, esse consumo deverá mais que dobrar até 2030, alcançando cerca de 945 TWh o que deverá representar aproximadamente 3% da demanda global de eletricidade. A disseminação da inteligência artificial é apontada como o principal vetor desse crescimento.

O Brasil também faz parte dessa transformação e possui grandes projetos voltados à instalação de data centers em diferentes regiões do país. No Rio de Janeiro, a Rio AI City já conta com uma unidade denominada RJ01 com capacidade energética inicial de 1,5 GW, e prevê sua expansão com a construção de outras unidades que exigirá a expansão da capacidade energética para até 3 GW em 2032⁽²⁾.

Em Uberlândia (MG) e Maringá (PR) estão localizados outros grandes projetos desenvolvidos pela RT-One⁽³⁾, empresa multinacional que já marca presença nos Estados Unidos, no México e na Suíça. Os data centers dedicados à inteligência artificial e computação de alto desempenho preveem 100 MW contratados inicialmente em cada campus com possibilidade de expansão para centenas de megawatts.

Deste modo, o desafio enfrentado pelos investidores do setor, que também merece atenção dos órgãos públicos, consiste em definir quem fornecerá a energia demandada, onde ela estará disponível e como o sistema elétrico brasileiro absorverá essa demanda sem comprometer a segurança, a modicidade tarifária e o atendimento aos demais consumidores?

A matriz energética brasileira confere ao país uma posição competitivamente favorável. Em 2025, 86,6% da oferta interna de eletricidade brasileira teve origem em fontes renováveis, enquanto a geração eólica e solar, conjuntamente, já representa 26,4% da geração total⁽⁴⁾. Essa característica confere ao país uma vantagem competitiva diante de investidores que procuram não apenas energia em quantidade e a preços competitivos, mas também eletricidade de menor intensidade de carbono.

Essa vantagem, contudo, não significa que exista energia disponível, indistintamente, em qualquer ponto do território nacional. Para um data center, não basta haver geração suficiente no sistema elétrico. É necessário que exista capacidade de conexão, transmissão e distribuição no local adequado, além de potência firme, qualidade e confiabilidade do fornecimento.

A própria Empresa de Pesquisa Energética (EPE) reconhece que os data centers demandam grandes cargas capazes de impactar diretamente o planejamento da expansão da transmissão⁽⁵⁾. Por essa razão, passou a coletar informações sobre os projetos em desenvolvimento, destacando que as previsões de demanda são insumos essenciais para dimensionar a expansão da rede e os futuros leilões de energia e de reserva de capacidade.

Esse ponto é especialmente importante porque existe um descompasso estrutural entre o tempo da tecnologia e o tempo da infraestrutura. Um data center pode

ser construído e colocado em operação em poucos anos; a expansão de linhas de transmissão, subestações e demais instalações do sistema elétrico exige planejamento, licenciamento, contratação e execução que podem demandar período significativamente maior.

Para além dos gargalos energéticos, os data centers de grande porte também podem demandar volumes expressivos de água para os sistemas de refrigeração. Servidores de alta densidade produzem grande quantidade de calor e uma das tecnologias mais utilizadas para dissipar o calor utiliza água para refrigeração. Entretanto, o avanço da tecnologia já desenvolveu sistemas de refrigeração eficientes que dispensam a demanda de água.

A diferença entre essas soluções evidencia que a sustentabilidade de um data center não pode ser aferida exclusivamente pela origem renovável da eletricidade que o abastece. É necessário considerar também a disponibilidade hídrica da região, a tecnologia de refrigeração empregada, a eficiência energética, os potenciais impactos sobre os recursos naturais e as condições ambientais locais. O desafio brasileiro, portanto, não é escolher entre atrair data centers e preservar a infraestrutura existente, mas criar condições para que essas duas agendas avancem simultaneamente.

A expansão da inteligência artificial pode representar uma oportunidade extraordinária para o Brasil. A matriz elétrica renovável, a disponibilidade de recursos naturais, a extensão territorial, a conectividade internacional e o potencial de expansão da geração colocam o país em posição competitiva para atrair investimentos em infraestrutura digital. Entretanto, esse avanço exige planejamento antecipado. O crescimento da geração de energia precisa caminhar conjuntamente com a transmissão e a distribuição, de modo a assegurar que a energia esteja efetivamente disponível onde e quando esses novos empreendimentos necessitarem.

Da mesma forma, os aspectos ambientais e hídricos precisam ser incorporados desde a concepção dos projetos, e não apenas examinados quando sua instalação já estiver definida. A localização de um data center deve considerar não apenas a disponibilidade de energia, mas também a capacidade de suporte ambiental do território.

A inteligência artificial promete transformar a economia e a vida das pessoas. Para que essa transformação seja sustentável, entretanto, será necessário reconhecer uma realidade simples: não existe inteligência artificial sem infraestrutura física, a qual, por sua vez, exige planejamento, redes, energia e água. É nesse equilíbrio entre inovação, infraestrutura e sustentabilidade que estará a verdadeira competitividade brasileira na era da inteligência artificial.

Disponível:
(1) Disponível em: <https://www.iea.org/reports/energy-and-ai/energy-demand-from-ai>
(2) Disponível em: <https://prefeitura.rio/ccpar/prefeitura-do-rio-avanca-na-implantacao-do-rio-ai-city-com-aporte-de-us-550-milhoes-para-infraestrutura-de-inteligencia-artificial>
(3) <https://rt-one.com/en/artigos/rt-one-anuncia-investimento-de-r-15-bilhoes-para-plataforma-de-data-centers-de-ia-no-brasil>
(4) Empresa de Pesquisa Energética. Relatório Síntese do Balanço Energético Nacional – BEN 2026. Disponível em: https://www.epe.gov.br/sites-pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/PublicacoesArquivos/publicacao-975/topico-847/BEN_S%C3%ADntese_2026_PT.pdf
(5) <https://www.epe.gov.br/pt/areas-de-atuacao/energia-eletrica/consumo-de-energia-el%C3%A9trica/consumo-de-data-centers>

FINANÇAS

Endividamento ainda pressiona a condição financeira de famílias

De acordo com o Banco Central, o comprometimento de renda atingiu o maior nível da série histórica. Cenário requer cautela e diligência adicionais no mercado de crédito

Agência Brasil / Arquivo

Estadão Conteúdo

O Comitê de Estabilidade Financeira (Comef) do Banco Central ressaltou, na ata de sua 66ª reunião, que o endividamento segue pressionando a condição financeira de famílias e empresas.

“Embora a maior parte das corporações demonstre resiliência, observou-se redução no número de empresas com aumento do lucro líquido, ao mesmo tempo em que aumentou o número daquelas com elevação da despesa financeira líquida”, observou o Comef, que pontuou que níveis elevados de ativos problemáticos e de probabilidade de default seguem indicando que a materialização de risco no crédito às empresas e às famílias deve permanecer elevada.

O comitê destacou tam-



Segundo o Banco Central, o quadro atual é influenciado pela participação de modalidades de crédito mais onerosas na composição da dívida das famílias

bém que o endividamento das famílias permanece em patamar historicamente alto, e o comprometimento de renda atingiu o maior nível da série histórica. Esse quadro, disse, segue sendo influenciado pela participação relevante de modalidades de crédito mais onerosas na composição da dívida

das famílias.

“O cenário requer cautela e diligência adicionais no mercado de crédito”, frisou o Comef.

Preocupação com estruturas que envolvem múltiplas camadas de fundos de investimento

O Comef do Banco Central também afirmou, na ata

de sua 66ª reunião, que permanece, no mercado de capitais, a preocupação com estruturas que envolvem múltiplas camadas de fundos de investimento e que podem dificultar a adequada avaliação de riscos.

“A organização desses fundos em cadeias com múltiplos níveis aumenta a

complexidade e a opacidade na identificação e no mapeamento das exposições. Tais estruturas dificultam a avaliação e a consolidação dos riscos assumidos pelos agentes econômicos que investem nesses instrumentos”, disse o comitê.

FIDCs

Segundo o Comef, a preocupação é particularmente relevante no caso dos FIDCs, que mantiveram aceleração no trimestre, vêm ampliando sua participação no crédito amplo como forma de financiamento às empresas e mantêm conexões relevantes com instituições reguladas pelo BC, por meio da cessão de ativos e do investimento em cotas.

O Comef reforçou a resiliência estrutural do sistema bancário nacional face a esses desafios, destacando que os testes de estresse demonstram que as instituições financeiras mantêm níveis de capital e de liquidez confortáveis e robustos.

Dólar recua para R\$ 5,15; Bolsa sobe

Moeda norte-americana fecha o dia em queda de 0,54% e Ibovespa avança 1,3%

Estadão Conteúdo

Apesar das turbulências no exterior, a alta internacional do petróleo favoreceu o mercado financeiro no Brasil. O dólar caiu para R\$ 5,15, e a bolsa avançou mais de 1% e fechou no maior nível em quase quatro meses.

A escalada dos conflitos entre Estados Unidos e Irã favoreceu os ativos brasileiros, com a Petrobras entre os principais destaques do

Ibovespa.

O dólar comercial encerrou o pregão desta terça-feira (1º) com queda de 0,54%, vendido a R\$ 5,153. Com o resultado, a moeda estadunidense passou a acumular baixa de 6,12% no ano.

No início da sessão, a divisa chegou a subir para R\$ 5,20 após a divulgação do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro do segundo trimestre. O resultado mostrou desaceleração da economia, reforçando a percepção de que o Banco Central pode voltar a reduzir a Taxa Selic (juros básicos da economia), atualmente em 14% ao ano.

A perspectiva de juros menores tende a reduzir a atratividade do Brasil para investidores estrangeiros. Ao longo da manhã, porém, o dólar perdeu força e passou a operar em baixa, acompanhando o comportamento de outras moedas de países emergentes e a valorização do petróleo. Por volta das 14h20, chegou a cair para R\$ 5,13.

A queda do dólar em relação às divisas emergentes ocorreu na contramão das moedas de economias avançadas. No exterior, o índice DXY, que acompanha o dólar ante uma cesta de seis

moedas, subia 0,27%, aos 99,681 pontos, no fim da tarde.

Ibovespa ganha força

O Ibovespa fechou em alta de 1,3%, aos 179.722,48 pontos, depois de ultrapassar os 181 mil pontos pela primeira vez em quase quatro meses. O indicador fechou no nível mais alto desde 12 de maio.

As ações da Petrobras, as mais negociadas da bolsa, puxaram o avanço, acompanhando a forte valorização do petróleo no mercado internacional. Os papéis pre-

ferenciais (com preferência na distribuição de dividendos) da companhia subiram 4,11%. As ações ordinárias (com direito a voto em assembleia de acionista) avançaram 4,14%.

A valorização da commodity também beneficiou as ações de empresas do setor no Brasil. Além da alta dos papéis da Petrobras, o mercado acompanhou o anúncio de aumento de 13,9% no preço médio de venda do querosene de aviação (QAV) pela companhia. Outro dado no radar foi o recorde da produção brasileira de petróleo.

André Mendonça confirma ter se encontrado com Vercaro em 2025

Após site revelar que ministro recebeu ex-banqueiro em reunião, o próprio magistrado confirmou o encontro. Segundo ele, o assunto foi um processo sobre precatórios

Agência Brasil

O ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal (STF), confirmou ter se reunido com o banqueiro Daniel Vercaro, do Banco Master, e com o advogado do empresário em março de 2025.

A manifestação ocorreu por meio de nota oficial enviada à imprensa nesta quarta-feira (2 de setembro de 2026). O posicionamento do magistrado foi divulgado logo após o site ICL Notícias revelar a existência de conversa entre as partes.

O gabinete do ministro informou que a reunião com Vercaro foi para tratar de uma ação em tramitação na Corte sobre créditos de precatórios de interesse do Banco Master. Ele também destacou que o empresário buscou outros ministros para tratar do mesmo assunto.

“Sobre a reportagem publicada nesta data, o ministro André Mendonça esclarece que recebeu o empresário Daniel Vercaro uma única vez, em março de 2025, por iniciativa do pró-

prio empresário, e que se limitou a ouvi-lo. No mesmo mês, atendeu também o advogado do empresário, e ainda mantém, nos registros do gabinete, os memoriais escritos recebidos por ocasião do encontro”, diz a nota.

O ministro ainda ressaltou que sua atuação sempre foi contrária à posição defendida por Vercaro, “em

linha com sua posição historicamente defendida em casos semelhantes, conforme se pode verificar nos autos”.

“Por fim, o ministro não comenta diálogos privados entre terceiros, cujo teor não lhe cabe confirmar. Sua atuação, pública e privada, é pautada pela legalidade e pela impessoalidade”, conclui a nota.

Depoimento

Além de prestar depoimento à Polícia Federal (PF) na semana passada, o dono do Banco Master, Daniel Vercaro, também foi ouvido pelo ministro André Mendonça em audiência com a presença do Ministério Público (MP), sem a participação da PF.

Divulgação / STF



O ministro André Mendonça disse que recebeu o empresário Daniel Vercaro uma única vez, em março de 2025

Em nota divulgada nesta quarta-feira, 02, após a revelação do depoimento pelo jornal O Globo, Mendonça afirmou que não convocou agentes policiais para garantir a segurança física e psicológica de Vercaro, já que o depoimento foi motivado por “relato de graves intimidações”.

“O depoimento foi realizado por requerimento expresso da defesa do depoente, que relatou estar sofrendo graves intimidações e solicitou ser ouvido com urgência. Trata-se de ato processual regular, conduzido por juiz auxiliar”, diz a nota.

Mendonça ainda afirmou que a lei exige presença de representante do Ministério Público nesse tipo de audiência, mas os policiais responsáveis pela investigação podem ser afastados para garantir a “incolumidade física e psicológica do depoente”.

“O conteúdo da audiência é resguardado por sigilo legal. Registre-se, apenas, que a informação de que teriam sido abordados temas relacionados ao ministro Alexandre de Moraes não procede”, afirmou.

PT pede saída do ministro do caso Master

Deputados federais do PT, do PCdoB, do PSol e da Rede pedem para a Procuradoria-Geral da República (PGR) requisitar a suspeição do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça na relatoria do caso do Banco Master na Corte.

O entendimento deles é de que o magistrado não só dá um tratamento desigual às investigações da Operação Compliance Zero, que envolvem o ex-banqueiro

Daniel Vercaro, mas também seria parcial ao poupar o presidenciável Flávio Bolsonaro (PL).

As bancadas solicitam o fim do sigilo das investigações sobre o financiamento de “Dark Horse”, filme biográfico sobre o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) que teria recebido US\$ 12,3 milhões de Vercaro para a produção. Os pedidos constam em uma petição enviada ao presidente do STF, Edson Fachin, nesta quarta-feira, 2,

com assinaturas de 17 deputados.

Em entrevista, os parlamentares defenderam a substituição do relator. O grupo alegou que Mendonça agiu de modo diferente ao retirar o sigilo da apuração sobre o senador Jaques Wagner (PT-BA) em relação a Vercaro e da nova leva de diálogos do ex-banqueiro com o ministro do STF Alexandre de Moraes, o diretor-geral da PF, Andrei Rodrigues, e o procurador-geral

da República, Paulo Gonet.

“Não se pode quebrar o sigilo de uma parte e não da outra. Isso não dá equidade. O ministro André Mendonça não tem mais condições de ser o relator desse caso”, afirmou o deputado federal Rogério Correia (PT-MG).

Correia adiantou que o grupo busca assinaturas para criar uma Comissão Parlamentar Mista de Inquérito (CPMI) do Dark Horse. As chances de a iniciativa avançar, no entanto, são bai-

xas, dada a corrida eleitoral.

Líder do PT na Câmara, Pedro Uczai (SC) questionou a falta de transparência de Mendonça e declarou que a petição cobra um “tratamento isonômico” dele em relação às investigações. “Por que o ministro não dá transparência ao caso Dark Horse? Todos aqui querem transparência e isonomia. Não é para esconder ninguém, não é para proteger ninguém, é para investigar a todos com decência e dignidade.”

JUSTIÇA

Cargo não confere privilégio, mas impõe limite, diz Fachin

Após divulgação de relatório da PF sobre troca de mensagens entre o ministro Alexandre Moraes e Daniel Vorcaro, presidente do STF disse que vai anunciar medidas no tempo certo

Divulgação / CNJ

Agência Brasil

O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Edson Fachin, disse nesta quarta-feira (2) que vai anunciar “medidas cabíveis e necessárias” diante da revelação de mensagens enviadas pelo ex-banqueiro Daniel Vorcaro ao ministro da Corte Alexandre de Moraes.

Ao discursar na abertura das 17ª Jornadas Ítalo-Espanholo-Brasileiras de Direito Constitucional, em Brasília, Fachin destacou que vai adotar as ações “no tempo devido e sem precipitação”.

“Em momentos de especial gravidade, é dever de todos preservar a integridade do Supremo Tribunal Federal, a autoridade de suas decisões, o respeito às suas normas e, acima de tudo, a confiança da sociedade na instituição.”

Em sua fala, o presidente do STF avaliou que “os indícios reclamam o devido encaminhamento institucio-



Edson Fachin afirmou que anunciará, no tempo devido e sem precipitação, as medidas cabíveis e necessárias

nal”, citando que “circunstâncias relacionadas, de um lado, à atuação processual e, de outro, a sérios elementos de fatos que exigem desta Presidência serenidade, responsabilidade e firmeza”.

“A elevada autoridade do cargo não confere privilégios, mas impõe deveres, limites e responsabilidades, que devem ser observados com absoluto respeito à Constituição, às leis e ao Supremo Tribunal Federal.”

“Nos próximos dias, concluída a análise necessária dos fatos e observados os

procedimentos institucionais pertinentes, esta Presidência anunciará, no tempo devido e sem precipitação, as medidas cabíveis e necessárias”, disse Fachin.

Investigações conduzidas pela Polícia Federal (PF) encontraram mensagens trocadas entre Daniel Vorcaro e o ministro Alexandre de Moraes.

As citações ao nome de Moraes foram captadas a partir da quebra de sigilo do celular do ex-banqueiro, alvo da Operação Compliance Zero, que investiga fraudes

financeiras no Banco Master.

O sigilo do relatório de investigação foi retirado nesta terça-feira (1º).

De acordo com a PF, Vorcaro teria conversado diretamente com um contato salvo em nome do ministro. Parte das supostas conversas foi apagada porque o contato usava mensagens de atualização única e as escrevia no bloco de notas, mecanismo que impede a recuperação completa dos dados.

Em uma das mensagens

recuperadas, Vorcaro diz ao contato atribuído a Moraes que “estava tentando antecipar os investigadores”. A conversa teria ocorrido no dia 17 de novembro de 2025.

PGR

Na noite de ontem (1º), o procurador-geral da República, Paulo Gonet, defendeu a nulidade da investigação da PF.

Na manifestação enviada à Corte, Gonet disse que o relator do caso, ministro André Mendonça, investigou Moraes ilegalmente ao determinar o aprofundamento da investigação sobre o caso Master para esmiuçar as conversas envolvendo Moraes e o ex-banqueiro.

No entendimento do procurador, o aprofundamento da apuração só poderia ocorrer após autorização do plenário da Corte.

Pra Gonet, eventual investigação contra Moraes deveria ser direcionada ao presidente da Corte, Edson Fachin, que levaria o caso ao plenário, e não diretamente para execução da PF.

Indicação de Pacheco ao TCU é aprovada

Após aval da Câmara, o ex-presidente do Senado será ministro do Tribunal de Contas da União

Agência Brasil

O plenário da Câmara dos Deputados aprovou nesta quarta-feira (2) a indicação do senador Rodrigo Pacheco (PSB-MG) para o cargo de ministro do Tribunal de Contas da União (TCU). Foram 404 votos a favor e 61

contrários à indicação, além de uma abstenção.

Pacheco foi indicado para substituir Bruno Dantas, que renunciou ao cargo nesta semana. Como seu nome já havia sido aprovado na noite de terça-feira (1º) pelo Senado, a indicação segue agora para promulgação pelo Congresso Nacional.

O TCU é um órgão de controle externo da administração pública federal. Apesar do nome “Tribunal”, não integra o Poder Judi-

ciário. Funciona como órgão auxiliar do Congresso Nacional na fiscalização da aplicação dos recursos públicos federais.

O projeto de decreto legislativo que indicou o nome de Pacheco ao cargo (PDL 995/2026) foi apresentado pelo presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), com apoio de outros 20 senadores e senadoras da base governista e da oposição.

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).

Pacheco presidiu o Senado durante 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.

No Congresso, foi autor de propostas como o marco regulatório da inteligência artificial (PL 2338/23), a atualização do Código Civil (PL 4/25), a criação da Sociedade Anônima do Futebol (PL 5516/19) e o Programa de Pleno Pagamento de Dívida dos Estados (PLP 121/24).

INTERNACIONAL

Influenciador defensor de Trump relata brutalidade do ICE

Milo Yiannopoulos, militante de extrema direita, foi deportado dos EUA para o Reino Unido na semana passada. Ele fazia forte campanha a favor do Serviço de Imigração americano

Reprodução / Youtube

Estadão Conteúdo

O influenciador de extrema direita britânico Milo Yiannopoulos disse ter sido tratado com “brutalidade” pelo Serviço de Imigração e Fiscalização Aduaneira dos Estados Unidos (ICE) ao ser deportado para o Reino Unido pelos EUA na semana passada.

“Eu realmente não entendia a realidade física de quão institucionalizada é a brutalidade na América”, disse Milo, que antes era defensor da política anti-imigração de Donald Trump, em declaração ao programa inglês Piers Morgan Uncensored, divulgada nesta quarta-feira, 2.

O influenciador fazia forte campanha a favor do ICE. Em dado momento da entrevista, o apresentador Piers Morgan lê algumas publicações de Milo na rede social X. Uma delas, de maio de 2025, dizia que o governo norte-americano deveria deportar milhões e milhões

de pessoas, que nada mais importava além disso.

“A maneira como eles te prendem: eles colocam algemas nas suas mãos, nos seus pés, acorrentam tudo junto. É como se todo mundo que é preso fosse como um membro da gangue MS-13. E dói muito mais do que parece na televisão”, disse Milo, fazendo referência à gangue centro-americana Mara Salvatrucha.

No decorrer da entrevista, ele descreve a experiência como “humilhante” e “desorientadora”. Em seguida, diz que foi “amedrontador” ter sido transferido de um centro de detenção a outro sem qualquer informação. Logo que chegou ao Reino Unido, ele contou que se deu conta do trauma e chorou por uma hora.

Milo foi detido no dia 27 de agosto, no Aeroporto Internacional Louis Armstrong de Nova Orleans, Louisiana, informou o Departamento de Segurança Interna dos EUA (DHS, na sigla em inglês).

Segundo o DHS, Milo entrou legalmente no país em 14 de maio de 2019, pela cidade de Nova York. “Ele optou por permane-



O influenciador britânico reclamou da maneira como foi preso: “Eles colocam algemas nas suas mãos, nos seus pés, acorrentam tudo junto”

cer nos EUA além do prazo permitido, violando as leis do país”, disse o órgão, que afirma ainda que o influencer recebeu uma ordem final de deportação de um juiz de imigração em 22 de julho, após não comparecer à sua audiência de imigração.

Entrada legal

O britânico contestou a informação na entrevista ao programa inglês, afirmando que entrou legalmente nos Estados Unidos sob o visto

O-1 (destinado a pessoas com habilidades extraordinárias), do qual disse possuir vários ao longo de sua estadia de dez anos no país. Em setembro de 2017, ele teria se casado com um cidadão americano e entrado com um pedido para migrar o visto temporário para o green card de dois anos.

Milo ainda disse que renovava seu visto regularmente e era extremamente cuidadoso com a papelada; mesmo assim, o governo norte-americano teria can-

celado a sua permissão de trabalho sem lhe informar.

Sua ordem definitiva de expulsão foi emitida por um juiz em audiência realizada sem a sua presença, relatou o influencer. No entanto, ele garante que não compareceu simplesmente porque nunca recebeu as notificações. “Eles enviaram as notificações para um endereço que sabiam que eu não morava mais, de quase 10 anos atrás, para conseguir uma audiência em ausência”, afirmou.

Irã ataca bases dos EUA em 5 países

Ofensiva atingiu instalações no Kuwait, na Jordânia, no Bahrein, nos Emirados Árabes e no Iraque

Estadão Conteúdo

A Guarda Revolucionária Islâmica do Irã (IRGC) afirmou que as forças iranianas realizaram, simultaneamente, ataques às bases americanas no Kuwait, na Jordânia,

no Bahrein, nos Emirados Árabes Unidos e em Erbil, no Iraque.

Em mensagem enviada via Telegram na madrugada desta quarta-feira, 2, a IRGC destacou que o ataque no Kuwait combinou o uso de mísseis e drones contra o QG e o alojamento do comandante americano na base de Ali Al Salem, “matando vários elementos inimigos”.

Teerã diz ainda que a

ofensiva incendiou o hangar e a rampa de lançamento dos drones envolvidos nos ataques contra a população iraniana, destruindo diversas unidades. “Estes ataques são uma ajuda a vocês para limpar a terra pura e generosa do Kuwait da contaminação dos infieis americanos”, escreveu a IRGC no comunicado.

A IRGC diz que o ataque nos Emirados Árabes tiveram como alvos sistemas de

radar e instalações das forças americanas nas bases de Al Dhafra e Al Minhad, sendo parte da trigésima etapa da Operação Sa’egeh.

Paralelamente, a Força de Defesa do Bahrein afirma que as defesas aéreas interceptaram e destruíram múltiplos ataques aéreos iranianos.

Antes da retaliação do Irã, o presidente dos EUA, Donald Trump, afirmou que os ataques contra o

Irã foram necessários para interromper a tentativa do regime persa de retomar o controle do Estreito de Ormuz e recompor seu estoque de armas. “Tivemos que atacá-los porque estavam tentando colocar novas minas em Ormuz e reconstruir mísseis. Vemos tudo o que eles fazem, não há nada que façam que não estejamos vendo”, disse ele a repórteres nesta quarta-feira à tarde.

INTERNACIONAL

Cineasta utiliza drones para encontrar sobreviventes no Nepal

Manish Maharjan tem operado equipamentos térmicos em túneis de usina hidrelétrica. Cerca de 500 trabalhadores podem estar presos nesses locais após inundações

Estadão Conteúdo

Manish Maharjan, cineasta e piloto de drone, ajudou equipes de resgate no Nepal a encontrar pessoas desaparecidas após as enchentes da semana passada. Em certos momentos, usando alto-falantes acoplados aos dispositivos para chamar ou tocar música para aqueles que estavam ilhados nas encostas.

“Usamos microfones com alto-falantes para chamá-los. Em alguns lugares, até tocamos músicas e esperamos por uma resposta”, disse. “Isso funcionou em alguns e nos ajudou a localizar as pessoas.”

Maharjan, que tem operado drones térmicos nos túneis, disse que as buscas foram desafiadoras devido ao difícil acesso e à ausência de espaço vazio. “Só consigo pilotar drones em túneis

longos e retos”, disse ele. “Quando há curvas, voltas ou ziguezagues, fica muito mais difícil operar e realizar buscas com eficiência.”

Na segunda-feira, 31, no projeto hidrelétrico de Rasuwagadhi, Maharjan conseguiu enviar um drone para vasculhar o interior do túnel, chegando até o final,

mas não encontrou nenhum sinal de vida.

“Descobrimos que os túneis estavam cheios de lama, como pasta de dente em um tubo”, comparou Maharjan. “Não havia nenhum espaço oco ou vazio dentro deles.”

Maharjan se juntou ao trabalho do Exército do Nepal um dia após as en-

chentes repentinas de 26 de agosto, que mataram mais de 1 000 pessoas e deixaram milhares desaparecidas no Nepal e no Tibete.

Danos

A torrente de água desencadeada pelo colapso de uma geleira causou danos gene-

ralizados a infraestruturas críticas, incluindo estradas, edifícios, pontes e centrais hidroelétricas - o mais recente sinal dos crescentes riscos nos Himalaias, que estão a aquecer rapidamente.

Pelo menos 900 trabalhadores continuam desaparecidos em 12 projetos hidroelétricos soterrados por lama e detritos. Acredita-se que cerca de 500 deles estejam presos nos túneis das centrais.

De acordo com Mohan Kumar Dangi, presidente da Associação de Produtores Independentes de Energia, alguns trabalhadores conseguiram pedir ajuda quando o desastre aconteceu. No entanto, não ficou claro se as equipes de resgate tiveram algum contato com os trabalhadores presos desde os primeiros pedidos de socorro.

Com o passar do tempo, as equipes de resgate estão encontrando cada vez mais dificuldades para localizar essas pessoas desaparecidas.



Reprodução Redes Sociais / Manish Maharjan

Maharjan, que também é piloto de drone, ajuda equipes de resgate no Nepal a encontrar pessoas desaparecidas

Ataques russos matam civis na Ucrânia

Tensão aumentou e Vladimir Putin e Volodymyr Zelensky voltaram a trocar ameaças

Estadão Conteúdo

Ataques aéreos russos mataram dois civis e feriram seis na cidade central ucraniana de Dnipro, disseram autoridades locais, enquanto as regiões de Kiev e Odesa suportaram o peso dos últimos ataques de Moscou.

A guerra aérea entre a Rússia e a Ucrânia se intensificou à medida que o conflito se estende para o seu quinto ano após a invasão

de Moscou ao seu vizinho. A linha de frente no leste e sul da Ucrânia permanece em grande parte estagnada, e os esforços dos EUA para negociar um acordo ainda não produziram um caminho para a paz.

O presidente russo Vladimir Putin e o presidente ucraniano Volodymyr Zelensky trocaram ameaças na noite de terça-feira sobre quais seriam seus próximos passos.

Zelensky alertou as companhias aéreas estrangeiras que voar na Rússia não é seguro devido aos ataques de drones de longo

alcance da Ucrânia, dizendo que “o espaço aéreo russo estará efetivamente se fechando”. A pressão militar visa obrigar a Rússia a aceitar negociações de paz, disse ele.

Putin acusou Zelensky de “terrorismo de estado” e disse: “Nós não negociamos com terroristas.”

Os comentários de Putin foram rapidamente rejeitados pelo Centro de Combate à Desinformação da Ucrânia, um órgão governamental, que disse que as declarações foram uma tentativa flagrante do líder russo de desviar a culpa de

Moscou.

“Um estado que por si só desencadeou esta guerra, que diariamente comete terror contra civis ucranianos e destrói cidades, está novamente tentando se retratar como uma ‘vítima’”, disse o centro.

O Ministro dos Transportes da Rússia, Andrey Nikitin, descartou quaisquer preocupações de viagem, dizendo que as autoridades estão constantemente fortalecendo a segurança dos voos.

“Não permitiremos quaisquer interrupções significativas na aviação civil”,

disse ele a repórteres, de acordo com a agência de notícias russa Interfax.

Em uma coletiva de imprensa noturna na cúpula da Organização de Cooperação de Xangai (OCX) no Quirguistão, Putin também abordou relatos de que o exército ucraniano havia usado drones de fabricação britânica para atacar dentro da Rússia.

Questionado se a Rússia atacaria instalações militares britânicas se o governo do Reino Unido continuar a fornecer armamento à Ucrânia, Putin não descartou a possibilidade.