



portalbenews.com.br

INSIGHT Pedro Prado:
fiscalização aduaneira pode
ganhar eficiência sem perder
controle ▶ **p3**



OPINIÃO Clima mudou,
mas resposta política ainda
é insuficiente, afirma João
Fortunato ▶ **p8**



Divulgação



**Ministro
acompanha
estrutura
e expansão
do Porto
Piauí**
▶ **p9**

Divulgação



**Eólicas
offshore
entram
na pauta
do Sul
Export 2026**
▶ **p17**



Fortaleza lidera avanço rumo a leilão de terminal de contêineres

MUC04 é o primeiro
empreendimento
da carteira a superar
a etapa de análise
no TCU e se
aproxima da
publicação do edital ▶ **p10**

PORTOS Arco Norte
concentra mais que o dobro de
milho exportado por Santos
▶ **p12**

AVIAÇÃO Latam instala
base de manutenção em
Salvador e amplia operação
▶ **p13**

MINERAÇÃO Mineradoras
elogiam e municípios criticam
PL de minerais críticos
▶ **p18**

EDITORIAL

O ponto de partida que faltava

O Brasil tem hoje centenas de operadores logísticos movimentando bilhões de reais em mercadorias, integrando transporte, armazenagem e gestão de estoques para indústrias, varejistas e importadores, e nenhuma lei que defina o que é um operador logístico, que responsabilidades ele tem, quais prazos se aplicam aos seus contratos e como eventuais danos às cargas devem ser ressarcidos. Essa lacuna não impediu o crescimento do setor, mas gerou o que lacunas legais sempre geram: interpretações divergentes entre órgãos reguladores, conflitos contratuais resolvidos por analogia com normas de transporte ou de armazenagem que não foram desenhadas para operações integradas, e insegurança jurídica que eleva o custo de transações e desencoraja investimentos de longo prazo. A aprovação do Projeto de Lei 3.757/2020 pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania da Câmara dos Deputados não resolve todos esses problemas de uma vez, mas cria o ponto de partida que faltava.

A definição central do projeto é simples e precisa: operador logístico é a empresa que presta, de forma simultânea e integrada, serviços de transporte, armazenagem e gestão de estoques. Essa aparente obviedade tem valor jurídico real porque o mercado brasileiro aplica hoje regimes regulatórios distintos dependendo de qual desses serviços é considerado o “principal” numa operação integrada, com consequências sobre tributação, responsabilidade civil e fiscalização que podem variar de forma significativa para operações economicamente idênticas. A lei cria uma categoria própria que reconhece a natureza integrada da atividade e estabelece parâmetros uniformes. É o tipo de clareza que reduz litígio sem precisar de criatividade jurídica, apenas de definição.

A regulamentação da responsabilidade civil do operador e os prazos para pedidos de reparação por danos são os dispositivos de maior impacto prático para os usuários do serviço. Hoje, uma empresa que contrata um operador logístico e sofre perda ou dano na carga enfrenta incerteza sobre qual prazo prescreve a sua reclamação, o do Código Civil, o do Código de Defesa do Consumidor, o da legislação de transportes, e sobre quem responde quando o dano ocorre na interface entre o transporte e a armazenagem, que é exatamente onde o operador logístico existe como entidade. O projeto define esses parâmetros. Que a regulamentação posterior, que certamente virá, porque leis de atividade econômica raramente são autoaplicáveis em todos os seus detalhes, seja elaborada com a mesma clareza que o texto aprovado demonstrou.

A decisão de não promover uma revisão ampla do Decreto 1.102/1903, que disciplina os armazéns gerais, foi acertada. Reformar uma legislação centenária que regula títulos de crédito e operações financeiras vinculadas à armazenagem, enquanto se aprova um marco legal novo, é o tipo de tentação que transforma projetos objetivos em textos inchados que perdem o fio condutor e demoram mais uma década para ser aprovados. O relator, deputado Fernando Marangoni, fez bem em concentrar o texto na regulamentação da atividade do operador logístico e reservar a revisão do decreto para o processo legislativo adequado. Legislação cirúrgica que resolve o problema identificado vale mais do que reforma abrangente que não sai do papel.

Diante do texto aprovado pela comissão da Câmara, o Senado tem a oportunidade de encerrar um processo que já levou seis anos de tramitação nessa primeira Casa, num prazo compatível com a urgência que o setor de logística brasileiro tem. O Marco Legal do Operador Logístico não é legislação controversa, o relator concluiu pela constitucionalidade sem ressalvas e os ajustes feitos ao longo da tramitação indicam que o texto chegou à CCJ em versão madura. O setor já opera com as práticas que a lei vai regulamentar; o que falta é a segurança jurídica que só a lei oferece. Num momento em que o Brasil discute modernização logística, integração modal, atração de investimentos e redução do custo Brasil, aprovar rapidamente o marco legal de uma atividade que já movimenta parcela expressiva da economia é exatamente o tipo de agenda legislativa que não deveria competir por atenção com pautas mais ruidosas.

NESTA EDIÇÃO

MANCHETE
10 TCU aprova modelagem de terminal em Fortaleza e abre caminho para leilão

EDITORIAL
2 “O ponto de partida que faltava”
INSIGHT
3 “Celeridade da fiscalização aduaneira e eficiência portuária: a importante mudança de paradigma trazida pela Portaria Coana nº 188/2026”, por Pedro Prado

HUB
4 Gol amplia voos Rio-Lisboa antes da estreia do serviço
POLÍTICA
4 Senado aprova o fim da ‘taxa das blusinhas’
6 Em áudio, Nikolas Ferreira pediu ajuda a Daniel Vercaro, diz site
7 Lula defende investigação sem blindagem e reforma no Judiciário

POLÍTICA | OPINIÃO
8 “O clima mudou, mas política não!”, por João Fortunato

TRANSPORTES
9 Ministro acompanha estrutura e expansão do Porto Piauí

TRANSPORTES | PORTOS
10 Após quase três dias fechado, canal de Itajaí-Navegantes é liberado com restrições

11 APS cria sistema de risco para fiscalizar água de lastro de navios
12 Porto de Santos terá novo pátio de caminhões em Guarujá

Arco Norte concentra mais que o dobro de milho exportado por Santos

TRANSPORTES | AVIAÇÃO
13 Latam instala base de manutenção em Salvador e amplia operação

Anac apresenta regras para implementação do ProBioQAV
14 Embraer e SPX unem negócios de cibersegurança

Azul Viagens amplia oferta com 1,3 mil operações na alta temporada

LOGÍSTICA
15 Marco Legal do Operador Logístico avança na Câmara
16 Brasil precisa dobrar investimento para ampliar corredores

BRASIL EXPORT
17 Eólicas offshore entram na pauta do Sul Export 2026

MINERAÇÃO
18 Mineradoras elogiam e municípios criticam PL de minerais críticos

COMÉRCIO EXTERIOR
19 Bloqueio da União Europeia a carnes do Brasil entra em vigor

FINANÇAS
20 BC proíbe propagandas e ofertas comerciais em comprovantes de Pix

Ibovespa tem leve queda após 11 altas

JUSTIÇA
21 Inquérito das fake news: Moraes pede investigação de Mendonça

Gilmar sugere veto a delegados no STF
22 André Mendonça anuncia que vai sair de sociedade em instituto

STF derruba autodeclaração de pobreza

INTERNACIONAL
23 EUA descartam diálogo com Irã enquanto houver ataques a navios

Instalações iranianas são reparadas
24 Vladimir Putin vê chance de paz com a Ucrânia e confia em Trump

Espanha resgata 44 imigrantes em barco



Sistema BE News de Comunicação

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

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

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

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira
Jacyara Lima

Diretor-geral
Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial
Roberta Riccioppo

Editor-executivo | Jornal BE News
Alexandre Fernandes

Sub-editor | Jornal BE News
Luciano Ribeiro

Editora-executiva | Portal BE News
Vanessa Pimentel

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

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

O Jornal BE News é filiado à



FALE COM A GENTE

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

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

PUBLICIDADE
publicidade@redebenews.com.br





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

► LOGÍSTICA

Celeridade da fiscalização aduaneira e eficiência portuária: a importante mudança de paradigma trazida pela Portaria Coana nº 188/2026

A publicação da Portaria Coana nº 188, de 22 de abril de 2026, introduz alterações relevantes no regime de trânsito aduaneiro e no monitoramento de cargas e veículos terrestres. Embora, à primeira vista, se trate de um ajuste procedimental, a norma sinaliza uma inflexão mais profunda na forma como o controle aduaneiro é estruturado no Brasil, com impactos diretos sobre a dinâmica portuária e a eficiência logística nacional.

Historicamente, a operação aduaneira brasileira esteve associada a um modelo de controle fortemente ancorado na retenção física da carga em zonas primárias, especialmente em portos. Esse desenho, embora eficaz sob a ótica majoritariamente fiscal, contribuiu para a formação de gargalos operacionais relevantes, aumentando a retenção de cargas e elevando custos de armazenagem, sobrestadia e ocupação de pátio, além de comprometer a previsibilidade das operações.

A Portaria Coana nº 188/2026 propõe uma mudança relevante nesse cenário ao deslocar o eixo do controle aduaneiro da permanência física para o monitoramento em trânsito. Em outras palavras, substitui-se a lógica de retenção pela lógica de circulação monitorada, na qual a carga pode ser removida com maior celeridade para outros recintos alfandegados, sem prejudicar a fiscalização e a segurança aduaneira.

Esse redesenho tem implicações diretas para o ambiente portuário. Ao reduzir o tempo de permanência das cargas na zona primária, a norma contribui para aliviar a pressão sobre terminais, otimizar o uso da infraestrutura secundária disponível e favorecer um fluxo mais contínuo de entrada e saída de mercadorias. O porto, nesse contexto, deixa de ser um espaço de permanência prolongada e passa a operar com maior aderência à sua função logística essencial: a de ponto de desembarque e passagem eficiente.

Do ponto de vista operacional, a portaria introduz instrumentos que viabilizam esse novo modelo, como a exigência de requisitos

técnicos para rastreamento, a utilização de sistemas como a API Argos e a integração de dados por meio do Receita Integra. O controle aduaneiro passa, assim, a se apoiar em mecanismos de rastreabilidade e validação de informações em tempo real, conferindo maior fluidez sem abdicar da segurança fiscal.

Os efeitos potenciais dessa mudança são relevantes. A tendência é de melhoria no escoamento de cargas, redução da sobrecarga em recintos localizados em zonas primárias, maior aproveitamento da zona secundária e ampliação da previsibilidade para os diversos intervenientes da cadeia logística. Em um ambiente marcado por custos elevados e elevada sensibilidade a prazos, ganhos de previsibilidade representam, por si só, um fator relevante de competitividade.

Além disso, a norma dialoga com um dos principais desafios estruturais do comércio exterior brasileiro: a coexistência de controles rigorosos com processos operacionais pouco eficientes. Ao adotar uma abordagem orientada por dados, a Receita Federal sinaliza uma tentativa de compatibilizar esses dois objetivos, aproximando-se de práticas internacionais mais maduras de gestão aduaneira.

Não se pode ignorar, contudo, que o sucesso dessa mudança depende, em grande medida, de como ocorrerá a efetiva implementação. O sucesso do modelo proposto exige padronização tecnológica entre os diversos intervenientes, confiabilidade dos dados transmitidos, integração sistêmica consistente e capacidade de resposta rápida em caso de desvios. Sem esses elementos, o ganho de fluidez pode se mostrar limitado ou, no limite, gerar novas fontes de incerteza operacional.

Nesse cenário, a Portaria Coana nº 188/2026 deve ser compreendida não apenas como um ajuste normativo, mas como um movimento de transição para um modelo de controle mais inteligente e célere, no qual a eficiência logística e a fiscalização aduaneira deixam de ser objetivos concorrentes e passam a ser construídos de forma complementar.

A NORMA DIALOGA COM UM DOS PRINCIPAIS DESAFIOS
ESTRUTURAIS DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO:
A COEXISTÊNCIA DE CONTROLES RIGOROSOS
COM PROCESSOS OPERACIONAIS POUCO EFICIENTES

POLÍTICA



LEOPOLDO
FIGUEIREDO
E COLABORADORES
leopoldo.figueiredo@redebenewscom.br

Gol amplia voos para Portugal

A Gol Linhas Aéreas anunciou a expansão da sua mais nova e estratégica operação internacional de longa distância. Antes mesmo da estreia oficial da rota sem escalas entre o Rio de Janeiro (RIOgaleão) e Lisboa (LIS), agendada para 16 de setembro de 2026, a companhia confirmou o incremento da oferta: a partir de 24 de novembro, o serviço ganhará uma quinta frequência semanal, com a inclusão de voos às terças-feiras.

Novas aeronaves

A ligação marca a entrada histórica da Gol no mercado europeu. Para viabilizar os voos transatlânticos de longo curso, a operadora incorporou aeronaves de fuselagem larga Airbus A330 à sua frota, diversificando seu modelo operacional tradicional focado em jatos de corredor único.

Lisboa-Rio

Na programação regular que se inicia em novembro, os voos que partem do Galeão decolam às 9h05, aterrissando na capital portuguesa às 21h45 (horário local). No sentido inverso, a aeronave deixa Lisboa às 23h35, com pouso previsto no Rio de Janeiro às 6h35 do dia seguinte.

Entrada estratégica

“A inauguração da rota marca nossa entrada estratégica na Europa e abre caminho para a expansão da companhia no continente. Com a quinta frequência semanal entre Rio de Janeiro e Lisboa às vésperas da alta temporada, ampliamos as opções de viagem e fortalecemos a conectividade com Portugal”, destacou Mateus Pongeluppi, vice-presidente Comercial da Gol.

Reunião com Alckmin

O vice-presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos (FPPA), deputado e ex-ministro e Portos e Aeroportos Silvio Costa Filho, reuniu-se nessa quarta-feira, dia 2, com o vice-presidente da República, Geraldo Alckmin. O encontro, que contou com a participação de lideranças do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI) e parlamentares do colegiado, teve como principal objetivo a entrega de uma carta programática focada no destravamento dos gargalos logísticos e na criação de um ambiente regulatório favorável aos investimentos privados no país.

As propostas

Entre os pontos centrais apresentados a Alckmin estão a ampliação das concessões e parcerias público-privadas (PPPs), a atualização tecnológica dos ativos de infraestrutura e a garantia de estabilidade jurídica para os contratos de longo prazo.

Senado aprova o fim da ‘taxa das blusinhas’

Uma das alterações na MP é a isenção do imposto de importação de medicamentos sem versão similar no Brasil

Agência Brasil

Assim como a Câmara dos Deputados, o plenário do Senado Federal também aprovou, nesta quinta-feira (3), em votação simbólica, a medida provisória (MP) da chamada “taxa das blusinhas”.

O texto zera o imposto de 20% sobre compras internacionais de até 50 dólares (cerca de R\$ 257) feitas pela internet por meio de remessas postais. A versão definitiva da medida, agora convertida em lei, segue agora para sanção presidencial.

Durante a tramitação, o

texto foi modificado pela relatora na comissão especial mista, a senadora Leila do Vôlei (PDT-DF). Uma das novidades introduzidas na medida é uma emenda que zera o imposto de importação de medicamentos que não têm versão similar no Brasil.

“Nós sabemos que são muitos os brasileiros que utilizam essas compras de pequeno valor. São pessoas que procuram um produto mais barato. São famílias que precisam fazer o orçamento caber no final do mês. São trabalhadores que pesquisam preço, comparam alternativas e encontram no comércio eletrônico uma maneira de ampliar seu poder de compra”, afirmou a senadora ao comentar a aprovação da MP na tribuna.

A MP aprovada prevê redução de 60% para 30% da alíquota de importação para compras de até US\$ 3 mil

por remessas postais vindas do exterior.

Outra novidade no texto é a previsão de avaliações periódicas, a serem feitas pelo Ministério da Fazenda, para analisar os efeitos econômicos da isenção tarifária. O objetivo, segundo a relatora, é acompanhar possíveis efeitos sobre emprego, renda, preços e impactos sobre a indústria nacional. A primeira avaliação ocorrerá daqui a três meses, e as demais, a cada seis meses.

A nova lei ainda determina uma avaliação anual da isenção tributária. Com isso, será possível acompanhar na prática se a mudança está beneficiando o consumidor sem provocar desequilíbrios relevantes para trabalhadores e empresas brasileiras.

Conformidade

Outro ponto da MP estabelece exigências de conformidade das plataformas digitais e de operadores logísticos. O texto determina mecanismos de identificação de indícios de subfaturamento, fracionamento artificial de remessas e ocultação de remetentes, além de exigir rastreabilidade dos vendedores, monitoramento de operações suspeitas, manutenção de registros e cooperação com a Receita Federal.

Parlamentares da oposição criticaram o teor da medida, ao defenderem que ela dá vantagem a empresas estrangeiras em detrimento da indústria nacional.

“O exato benefício fiscal dado para o mesmíssimo produto com o mesmíssimo preço precisa ser dado para o brasileiro, para quem produz aqui”, afirmou o deputado federal Gilson Marques (Novo-SC).



Durante a tramitação, o texto foi modificado pela relatora na comissão especial mista, a senadora Leila Barros (PDT-DF)

SUL EXPORT 2026

17 e 18 setembro

GRUPO
**BRASIL
EXPORT**

TEMAS EM DEBATE:



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



Multimodalidade e conectividade no setor de transportes



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



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

Transmissão ao vivo e gratuita
pelo canal da TV BE News



FOZ DO IGUAÇU - PR
BOURBON THERMAS
ECO RESORT

www.forumbrasilexport.com.br

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

POLÍTICA

Em áudio, Nikolas Ferreira pediu ajuda a Daniel Vorcaro, diz site

Deputado federal entrou em contato com o ex-banqueiro em 2025 para pedir liberação de um ativo minerário e disse que queria ter mais proximidade com ele, segundo o ICL

Estadão Conteúdo

O deputado federal Nikolas Ferreira (PL-MG) pediu ajuda ao ex-dono do Banco Master, Daniel Vorcaro, para a liberação de um ativo minerário e afirmou querer “ter mais proximidade” com ele. As declarações estão em áudios divulgados pelo site ICL Notícias.

Procurada, a assessoria de Nikolas não respondeu à tentativa de contato do Estadão. A defesa de Vorcaro também não se manifestou.

Segundo a reportagem, o primeiro áudio foi enviado em 30 de março de 2025. Nele, Nikolas pede que Vorcaro ajude seu advogado e ex-assessor de seu gabinete, Thiago Rodrigues de Faria, com a liberação de um ativo minerário.

“Ei Dani, tudo bom? Como você está? Como estão as coisas aí? Desculpa te incomodar num domingo aí, é jogo rápido, também não quero tomar muito seu tempo. É o seguinte, meu amigo, meu advogado, enfim, irmão meu aqui, comentou comigo e falou daqui do seu nome. Eu falei: ‘não conheço o Dani, enfim, não tenho

a proximidade assim, até mesmo a que eu queria ter, enfim, de conversar e trocar ideia, mas eu o conheço’. Ele falou: ‘cara, tô com um ativo minerário lá, inclusive já passou pela ficha técnica, o pessoal técnico dele, enfim, tá pendente lá, tem algumas pessoas que sabem disso lá na empresa.’ E eu falei: ‘não, ué, eu posso dar um toque nele’”, diz Nikolas no áudio.

“Então assim, não sei nem do que se trata, mas enfim é como é uma pessoa,

enfim, que eu confio totalmente, tô passando aí pra você, pra se for do teu interesse, passar o contato dele aqui pra vocês tocarem isso, beleza? No mais, qualquer coisa tô aqui à disposição”, acrescentou o deputado.

Segundo o ICL Notícias, Vorcaro respondeu minutos após o envio da mensagem, com um áudio de visualização única. Nikolas agradeceu e enviou o contato de Thiago, com a mensagem: “Deus te abençoe e vamos

estar juntos”. Vorcaro respondeu: “Amem irmão”. Em outra mensagem, o banqueiro escreveu: “Estamos na guerra juntos”.

Nikolas disse “só dar um toque e vamos nos encontrar” e afirmou que iria “dar banho na pequena” para “amanhã voltar pra guerra”. Vorcaro respondeu que estaria em Brasília a semana toda e pediu para o deputado falar para Thiago chamá-lo. No dia seguinte, Nikolas disse que Thiago estaria

em Brasília e disponível em “qualquer horário”. Um dia depois, Vorcaro respondeu: “Deixa comigo”.

Silêncio

O ICL Notícias afirmou ter enviado cinco questionamentos para Thiago e Nikolas. Segundo o site, o advogado disse que o deputado estava em campanha e que não iria incomodá-lo.

Ainda de acordo com o ICL Notícias, em outro áudio, Nikolas pediu desculpas a Vorcaro por publicações que havia feito com críticas a um evento financiado pelo Banco Master em Londres, que contou com a presença de ministros do Superior Tribunal de Justiça (STJ), Supremo Tribunal Federal (STF) e Tribunal Superior Eleitoral (TSE).

“Troquei ideia lá com o pastor Valadão naquela época, lá naquela postagem, eu falei: ‘pastor, eu não fazia ideia que era este o banco do Dani etc. e tudo, se não, obviamente eu não teria postado, já teria conversado anteriormente’, mas enfim, acabou que a palavra dita não tem como voltar, né? Mas espero que tenha sido esclarecido, enfim, depois vamos marcar da gente se encontrar também, tá bem? Um abraço, lindão”, diz o deputado no áudio.



Divulgação / Câmara dos Deputados

Nikolas pediu desculpas a Vorcaro por publicações que havia feito com críticas a um evento financiado pelo Banco Master

Deputado diz que nunca recebeu um “tostão”

O deputado federal Nikolas Ferreira negou nesta quinta-feira, em um pronunciamento nas redes sociais, que tenha uma relação de proximidade com o banqueiro Daniel Vorcaro.

Nikolas disse que não recebeu compensações financeiras de Vorcaro, não intermediou contratos pú-

blicos e não realizou encontros informais com o ex-banqueiro.

“Eu não faço parte dessa put* de Brasília. Eu nunca recebi um tostão do Vorcaro, eu nunca encontrei com ele”, disse.

O parlamentar diz que a exposição dos áudios busca criar um subterfúgio político para encobrir

acusações contra integrantes do Judiciário e do Governo Federal.

O deputado negou que tenha chamado Vorcaro de “lindão”. “Eu nunca chamei ele de lindão. Vocês estão me confundindo com o Davi Leonardo, o ‘lindas e lindos’... a reportagem mente a respeito disso. É só ouvir o áudio,

eu não falo lindão hora nenhuma”.

De acordo com Nikolas, a aproximação entre os dois ocorreu em 2023, intermediada pelo pastor André Valadão. Segundo o parlamentar, o número do empresário foi repassado cadastrado apenas como “Dani Vorcaro”, e, por desinformação inicial, ele supôs

que este fosse o nome dele.

Sobre o uso de transporte cedido por Vorcaro para deslocamentos na campanha presidencial de 2022, Nikolas afirmou que o apoio foi recebido quando ele já estava eleito, após o primeiro turno, e que o banqueiro era visto como um empresário sem pendências com a Justiça.

Lula defende investigação sem blindagem e reforma no Judiciário

Em meio à crise no STF, com troca de acusações entre os ministros André Mendonça e Alexandre de Moraes, presidente diz que o povo tem o direito de saber a verdade

Estadão Conteúdo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) quebrou o silêncio e se posicionou sobre a crise no Supremo Tribunal Federal (STF), deflagrada após o ministro André Mendonça avançar em uma investigação sobre as relações entre o ministro Alexandre de Moraes e o banqueiro Daniel Vorcaro, do Banco Master.

Lula defendeu uma reforma do Judiciário e declarou que todos devem ser investigados, sem blindagem, e “doa a quem doer”. “Fica claro que o nosso sistema político e Judiciário precisa de reformas profundas. É fundamental que se investigue todo mundo, sem blindagem de ninguém, doa a quem doer. O povo brasileiro tem o direito de saber a verdade”, declarou o presidente.

No vídeo, gravado no Palácio do Planalto, Lula



Lula também criticou o que chamou de vazamentos seletivos e disse que espera que a integridade das instituições democráticas sejam preservadas

classifica o escândalo do Master como “maior roubo da história do Brasil” e disse que Vorcaro possui relações com “gente muito poderosa”. Na tentativa de se afastar da crise, o presidente disse que foi no governo dele em que o banqueiro foi preso e teve o seu banco liquidado.

Lula também criticou o que chamou de vazamentos seletivos e disse que espera do procurador-geral da Re-

pública, Paulo Gonet, e do presidente do STF, ministro Edson Fachin, que liderem a investigação de forma que a integridade das instituições democráticas sejam preservadas.

“Há suspeita de políticos e agentes públicos envolvidos. Nossa democracia não pode ficar refém de vazamentos seletivos. Diante da gravidade do momento, o povo brasileiro espera que o

presidente da Suprema Corte e a Procuradoria-Geral da República liderem o processo garantindo a integridade e a confiança nas investigações”, disse Lula.

O Estadão revelou que Moraes editou uma versão do contrato de R\$ 131 milhões para o escritório advocatício da mulher dele, a advogada Viviane Barci de Moraes, prestar serviços para o Banco Master.

Ajuda

Mensagens obtidas pela Polícia Federal (PF) mostraram também que Vorcaro procurava Moraes para tentar reverter a sua situação jurídica antes de ser preso, em novembro do ano passado. O banqueiro perguntava se poderia conseguir ajuda do diretor-geral da PF, Andrei Rodrigues, e do procurador-geral da República (PGR), Paulo Gonet.

O banqueiro liberou ainda cartões de crédito com limites de R\$ 300 mil para os dois filhos do ministro. A emissão foi solicitada pelo escritório da mulher do ministro do STF. Outros diálogos também mostram que Vorcaro fez um contrato para Viviane se tornar sócia de aeronaves dele.

Nesta terça-feira, 1º, Mendonça retirou o sigilo e tornou públicos os detalhes da investigação da PF sobre a relação entre Vorcaro e Moraes.

Como resposta, nesta quinta-feira, Moraes pediu a inclusão de Mendonça no inquérito das fake news, por suposto abuso de autoridade. O ministro também pediu providências por parte de Fachin.

Renan dá entrada em pedidos de impeachment

O candidato à Presidência da República Renan Santos (Missão) entrou, no Senado Federal, com dois pedidos de impeachment contra os ministros do Supremo Tribunal Federal (STF) Dias Toffoli e Alexandre de Moraes.

Os dois documentos se juntam aos outros 109 pedidos de impeachment acumulados no Senado, conforme declarado nesta semana pelo presidente da Casa, Davi Alcolumbre (União-

AP). Ambos os pedidos se fundamentam nas revelações recentes e dizem que, caso confirmadas, podem indicar a existência de uma relação de favorecimento envolvendo os dois ministros e o dono do Banco Master, Daniel Vorcaro.

No pedido de impeachment de Toffoli, o candidato menciona que fundos ligados a empresas do banqueiro haviam repassado ao menos R\$ 35 milhões

ao resort Tayaya, da família do ministro. Já o pedido que menciona Moraes cita a revelação que mostrou que a esposa do magistrado, Viviane Barci de Moraes, teria firmado contrato com Vorcaro, além das trocas de mensagens entre o ministro e o banqueiro. “O ministro Alexandre de Moraes funcionava como uma espécie de sócio de Daniel Vorcaro”, diz o documento.

Primeiro, o candidato

pede o processamento do pedido, com uma posterior constituição de Comissão Especial para realizar um parecer sobre as denúncias apresentadas. A partir disso, pede a admissão das denúncias e a instauração do processo de impeachment, conforme as regras regimentais.

A aprovação de pedido de impeachment contra ministro do STF é algo sem precedentes na história da

política brasileira. O presidente do Senado possui a competência de despachar as proposições legislativas e é quem deve encaminhar o pedido à Advocacia do Senado, que faz uma avaliação técnica da proposta antes da análise pela Comissão Diretora da Casa. Depois, a petição poderá ser encaminhada para deliberação dos senadores e seguir o mesmo rito do impeachment de um presidente da República.

POLÍTICA | Opinião



JOÃO FORTUNATO

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

opinioao@portalbenews.com.br

COMUNICAÇÃO

O clima mudou, mas política não!

A emergência climática já transformou o cotidiano dos brasileiros. Falta agora que governos e parlamentares tratem o problema com a seriedade que a ciência e a sociedade exigem

Tempestades, ondas de calor extremo, tornados, estiagens prolongadas, inundações, tsunamis, erupções vulcânicas e terremotos. Fenômenos naturais sempre existiram, é verdade, mas muitos deles vêm ocorrendo com intensidade e frequência cada vez maiores. Não se trata do fim dos tempos nem da ira dos céus. Em grande parte, são os efeitos da mudança climática, que já deixou de ser uma previsão para se tornar a nova realidade do planeta.

Há décadas a ciência alerta para esse cenário. Os estudos são consistentes ao afirmar que a tendência não é de melhora, mas de agravamento dos eventos climáticos extremos. Ainda assim, durante muito tempo, governos preferiram ignorar esses alertas, frequentemente em nome de interesses econômicos imediatos. O resultado dessa negligência é conhecido: mortes de seres humanos e animais, destruição de patrimônio, impactos ambientais severos e prejuízos financeiros bilionários.

O Brasil não está imune a essa realidade. O Rio Grande do Sul voltou a enfrentar enchentes devastadoras; São Paulo e Rio de Janeiro registraram tempestades acompanhadas de rajadas de vento de grande intensidade; a Amazônia e parte do Nordeste convivem com secas cada vez mais severas, comprometendo a vegetação, a agricultura e o abastecimento de água. Os incêndios florestais que têm castigado países como França, Espanha, Grécia, Turquia e Alemanha também podem se repetir por aqui, tanto na Amazônia quanto no Pantanal. Se as projeções científicas se confirmarem, a vida das pessoas e a atividade econômica serão profundamente afetadas.

A ciência consegue prever cenários e estimar seus impactos. Cabe ao poder público transformar esse conhecimento em políticas de prevenção, adaptação e resposta. No entanto, para a população, a atuação das autoridades ainda se resume, em grande medida, ao envio de alertas por telefone celular e ao acionamento de sirenes. É importante avisar a população, mas isso está longe de ser suficiente. O cidadão precisa saber como agir, para onde ir, como proteger sua família e, quando possível, seu patrimônio e seu trabalho.

Nesse aspecto, o Brasil ainda está distante do ideal. Faltam planos de contingência amplamente divulgados, estruturas permanentes de acolhimento, treinamento das comunidades e investimentos em prevenção. As tragédias continuam atingindo, sobretudo, a população mais vulnerável, que vive em áreas de risco e dispõe de poucos recursos para enfrentar seus efeitos.

É justamente nesse ponto que o debate político se torna inevitável.

A qualidade da representação parlamentar brasileira vem se deteriorando eleição após eleição. Muitos dos eleitos jamais tiveram atuação comunitária ou experiência na formulação de políticas públicas. Tornaram-se conhecidos nas redes sociais e transformaram popularidade digital em capital eleitoral. Como ironizam alguns, deixaram de ser apenas influenciadores para se tornarem “tiktokers” com mandato.

Enquanto isso, temas estruturantes, como adaptação às mudanças climáticas, prevenção de desastres, infraestrutura urbana, defesa civil e proteção ambiental, continuam ocupando espaço secundário na agenda legislativa. As redes sociais exibem intensa atividade, mas nem sempre essa exposição corresponde à efetiva produção parlamentar.

O Brasil já não pode tratar a crise climática como um tema periférico. O País precisa de representantes comprometidos com políticas públicas capazes de reduzir riscos, proteger vidas e preparar as cidades para um cenário cada vez mais desafiador. A mudança climática não é uma hipótese distante nem um projeto maligno reservado ao futuro. Ela já está entre nós. A porta foi arrombada, e seus efeitos são visíveis em todas as regiões do planeta.

Nas eleições de outubro, pense uma, duas ou quantas vezes forem necessárias antes de escolher seu candidato. Avalie sua trajetória, sua atuação parlamentar, seus projetos e seu compromisso com temas que impactam diretamente a vida da população, entre eles a crise climática. Independentemente de quem você escolher, acompanhe seu mandato. Utilize e-mail, redes sociais e todos os canais institucionais para cobrar projetos, votos e decisões que efetivamente beneficiem a sociedade.

Também é legítimo exigir que os recursos públicos, inclusive aqueles provenientes das emendas parlamentares, sejam destinados a obras de prevenção de enchentes, contenção de encostas, drenagem urbana, proteção ambiental, defesa civil e adaptação das cidades às novas condições climáticas, e não a interesses particulares ou meramente eleitorais.

A questão ambiental deixou de ser uma bandeira restrita a ambientalistas ou, como se dizia no passado, aos “bicho-grilo”. Hoje, ela diz respeito à segurança, à economia, à saúde pública e à sobrevivência das próximas gerações. Seu candidato precisa saber que você acompanha seu mandato e espera dele ações concretas em favor do interesse coletivo. Caso contrário, não apenas o presente será mais difícil, mas também o futuro daqueles que ainda estão por vir.

João Fortunato escreve para o BE News semanalmente.

NAS ELEIÇÕES DE OUTUBRO, PENSE UMA, DUAS OU QUANTAS VEZES FOREM NECESSÁRIAS ANTES DE ESCOLHER SEU CANDIDATO. AVALIE SUA TRAJETÓRIA, SUA ATUAÇÃO PARLAMENTAR, SEUS PROJETOS E SEU COMPROMISSO COM TEMAS QUE IMPACTAM DIRETAMENTE A VIDA DA POPULAÇÃO, ENTRE ELES A CRISE CLIMÁTICA

TRANSPORTES

Ministro acompanha estrutura e expansão do Porto Piauí

Tomé Franca visitou o terminal, discutiu a consolidação da operação comercial e participou de parceria entre Piauí e Maricá para a aviação regional

Divulgação

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, visitou nesta quinta-feira (3) o Porto Piauí, em Luís Correia (PI), onde conheceu as estruturas do terminal e acompanhou uma apresentação sobre o estágio das obras, a operação portuária e as próximas etapas de implantação do empreendimento.

Durante a visita técnica, o ministro participou de uma reunião sobre a situação atual do porto, as estruturas operacionais e as etapas necessárias para a consolidação da operação comercial. Também foram discutidos temas relacionados ao alandegamento, à movimentação de cargas e às perspectivas de novas rotas.

O Porto Piauí é um Terminal de Uso Privado (TUP) e iniciou sua fase operacional em julho deste ano, com a movimentação de minério de ferro em estruturas temporárias. Na primeira operação, foram embarcadas mais de 110 mil toneladas da carga.

O projeto prevê a implantação de terminais destinados a diferentes cadeias produtivas, incluindo minério de ferro, grãos sólidos agrícolas, grãos líquidos, contêineres e derivados de hidrogênio.

Tomé Franca também acompanhou uma apresentação sobre o modelo de transshipment utilizado para o escoamento de minério de ferro. Nesse sistema, embarcações menores fazem a transferência da carga para navios de maior



Durante a visita, o ministro participou de reunião sobre a situação do porto, as estruturas operacionais e as etapas necessárias para a consolidação da operação comercial

O PORTO PIAUÍ É UM TERMINAL DE USO PRIVADO (TUP) E INICIOU SUA FASE OPERACIONAL EM JULHO DESTES ANO, COM A MOVIMENTAÇÃO DE MINÉRIO DE FERRO EM ESTRUTURAS TEMPORÁRIAS. NA PRIMEIRA OPERAÇÃO, FORAM EMBARCADAS MAIS DE 110 MIL TONELADAS DA CARGA

porte que aguardam na costa.

O empreendimento está estruturado em fases e prevê a ampliação gradual da infraestrutura para atender diferentes perfis de carga. A proposta contempla ainda a integração do terminal com a Hidrovia do Parnaíba, rodovias e futura infraestrutura ferroviária, ampliando as alternativas de escoamento da produção do Piauí e da região.

O ministro destacou a necessidade de ampliar e diversificar as operações do terminal.

“Todos os projetos e avanços que têm sido concretizados só são possíveis porque o Piauí tem conseguido apresentar e modelar bons projetos para o futuro do estado. O Porto Piauí, que finalmente iniciou as atividades, era uma demanda de mais de um século do povo piauiense. Agora, é ampliar e diversificar a movimentação de cargas e aproveitar todo o potencial do porto para desenvolver o estado do Piauí e a região do Matopiba”, afirmou.

Aviação regional

Em Parnaíba, Tomé Franca acompanhou a assinatura de um protocolo de intenções entre a Agência de Atração de Investimentos Estratégicos do Piauí (Investe Piauí), a Companhia de Desenvolvimento de Maricá (Codemar), o município de Maricá e a Levu Transportes Aéreo e Logístico de Cargas.

O acordo prevê o desenvolvimento de projetos conjuntos principalmente nas áreas de aviação e logística, aproximando os aeroportos de Parnaíba (PI) e Maricá (RJ). Entre as possibilidades estão estudos para ampliar a conectividade entre os dois destinos, atrair voos de carga, operações regionais e de aviação executiva, além de criar novas conexões logísticas.

A parceria também contempla iniciativas em turismo, energia, agronegócio, saúde, educação e inovação. Na área de aviação, o projeto coordenado pela Levu será uma das prioridades e poderá ser desenvolvido a partir dos

aeroportos de Maricá e Parnaíba.

O Aeroporto Internacional Prefeito Dr. João Silva Filho, em Parnaíba, é o principal aeroporto do litoral piauiense e atende uma região de forte potencial turístico, que inclui destinos como o Delta do Parnaíba e a Rota das Emoções.

Tomé Franca afirmou que a parceria está alinhada ao movimento de expansão da aviação brasileira e à prioridade de levar esse crescimento também aos aeroportos regionais.

“Essa parceria dialoga com o momento que estamos vivendo na aviação do Brasil, de fortalecimento da infraestrutura aeroportuária regional. Batemos recordes ano passado na movimentação de passageiros no Brasil e nosso foco agora é fazer com que esse crescimento da aviação possa transbordar para a aviação regional, para que populações de localidades de menor porte, de menor demanda, possam também ter acesso a transporte aéreo e a boas infraestruturas aeroportuárias”, concluiu.

TRANSPORTES | Portos

TCU aprova modelagem de terminal em Fortaleza e abre caminho para leilão

Projeto prevê cerca de R\$ 429 milhões em investimentos e capacidade para 360 mil TEU por ano; outros terminais de contêineres seguem em diferentes estágios de preparação

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou nesta quarta-feira (2) a modelagem do edital para o arren-

damento do MUC04, novo terminal de contêineres do Porto de Fortaleza (CE). Com a análise concluída, o projeto poderá seguir para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), responsável pelas próximas etapas até a publicação do edital e a realização do leilão.

O contrato terá prazo de 25 anos e prevê investi-

mentos de cerca de R\$ 429 milhões. O terminal será destinado à movimentação e armazenagem de contêineres e terá capacidade anual estimada em 360 mil TEU, unidade equivalente a um contêiner de 20 pés.

Atualmente, a movimentação de contêineres no Porto de Fortaleza ocorre de forma fragmentada, em uma área de aproximadamente 88 mil metros quadrados e sob contrato de transição. Com o novo arrendamento, o MUC04 ocupará uma área contínua de cerca de 148 mil metros quadrados.

De acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos, a ampliação permitirá a reorganização do layout e a implantação de nova infraestrutura para atender diferentes perfis de carga. Entre os segmentos considerados relevantes está o de frutas destinadas à exportação, que depende de tomadas para contêineres

refrigerados e de estrutura adequada para manutenção da cadeia de frio.

Ainda segundo a pasta, o terminal também deverá atender cargas provenientes da área de influência do Porto de Fortaleza, que alcança outros estados do Nordeste e do Centro-Oeste. A expectativa prevista na modelagem é de geração de 379 empregos diretos, entre funções administrativas e operacionais.

A aprovação do MUC04 coloca o empreendimento à frente de outros projetos de terminais de contêineres que integraram a carteira de leilões do Governo Federal. A intenção inicial era retomar em 2026 uma agenda de certames desse tipo após um longo intervalo, mas parte dos projetos passou por revisões, debates concorrenciais e ajustes de modelagem.

Outros projetos

No Porto de São Sebastião

(SP), o projeto do terminal SSB01 foi suspenso pelo Ministério de Portos e Aeroportos para a discussão de novas diretrizes.

Em Itajaí (SC), a modelagem do terminal de contêineres ainda não foi encaminhada ao TCU. Diante do estágio atual do projeto, a expectativa é de que o leilão fique para 2027.

Também deve avançar para 2027 o Tecon Santos 10, no Porto de Santos (SP), principal projeto da carteira de contêineres. O empreendimento prevê investimentos de aproximadamente R\$ 6,45 bilhões e poderá ampliar em até 50% a capacidade de movimentação de contêineres do complexo portuário.

A modelagem do Tecon Santos 10 ainda passa por ajustes relacionados às regras de participação no leilão e deverá retornar ao TCU antes da publicação do edital.



Divulgação

O terminal MUC04 será destinado à movimentação e armazenagem de contêineres e terá capacidade anual estimada em 360 mil TEU, unidade equivalente a um contêiner de 20 pés

Após quase três dias fechado, canal de Itajaí-Navegantes é liberado com restrições

Autoridade Marítima orienta que entradas e saídas de navios ocorram nos períodos mais favoráveis da maré, devido às condições do canal

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redebenews.com.br

O canal de acesso ao Complexo Portuário de Itajaí-Navegantes (SC) foi liberado pela Autoridade Marítima na manhã de quinta-feira (3), após permanecer quase três dias fechado para a entrada e saída de navios. A retomada das operações

ocorre com restrições e está condicionada às condições de correnteza e maré para a realização segura das manobras.

Segundo a Delegacia da Capitania dos Portos de Itajaí, a orientação é que as movimentações de entrada e saída de navios sejam realizadas prioritariamente nos períodos mais favoráveis da maré enchente, diante das condições ainda existentes no canal.

Com a autorização, o complexo começa a reor-

ganizar a programação de navios que ficou represada desde segunda-feira (31), quando a forte correnteza provocada pelas chuvas na Bacia do Rio Itajaí-Açu levou à suspensão total das manobras.

Com a retomada do canal, a primeira movimentação de navio, segundo a Praticagem, foi a saída do MSC Athens, última embarcação a ter adentrado o complexo antes de seu fechamento na segunda-feira (31). O primeiro navio a re-

ceber autorização para entrar no complexo foi o CMA CGM Legacy, que atracou no berço 2 do Porto de Itajaí, operado pela JBS Terminais.

A interrupção foi determinada depois que a velocidade da correnteza ultrapassou os parâmetros considerados seguros para a navegação.

A Superintendência do Porto de Itajaí (SPI) informou, em comunicado oficial, que segue monitorando permanentemente as condições do canal, em articulação com a

Autoridade Marítima, a Praticagem e os demais agentes do complexo portuário.

A impraticabilidade total do canal começou na tarde de 31 de agosto. Antes do fechamento, a última entrada registrada foi a do porta-contêineres MSC Athens, que atracou na Portonave.

Desde então, as entradas e saídas ficaram suspensas, provocando o represamento de embarcações no fundeadouro e alterações na programação dos terminais de Itajaí e Navegantes.



APS cria sistema de risco para fiscalizar água de lastro de navios

Nova regra substitui atestação documental por auditoria baseada em dados e classifica operações de navios em quatro níveis de risco

Divulgação

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redebenews.com.br

A Autoridade Portuária de Santos (APS) mudou a forma como será fiscalizada a gestão da água de lastro dos navios e embarcações no Porto Organizado. A partir da nova regra, o controle deixa de ser baseado principalmente na emissão de uma atestação de conformidade e passa a funcionar por meio de auditorias ambientais, cruzamento automatizado de informações e classificação do risco de cada operação.

A mudança está prevista na Norma da Autoridade Portuária (NAP) NAP.SUMAS.OPR.025.2026, publicada na terça-feira (1º). Na prática, a nova sistemática permite à APS comparar informações declaradas pelos navios em diferentes documentos com dados de navegação obtidos por satélite.

O objetivo é identificar possíveis inconsistências na gestão da água de lastro e direcionar a fiscalização para as operações consideradas de maior risco.

Para isso, será utilizado o Relatório de Auditoria Ambiental de Água de Lastro (RAA-BWM). A partir das informações analisadas, cada operação será enquadrada em um dos quatro níveis de risco: reduzido, moderado, elevado ou crítico.

Nos casos classificados como de risco elevado ou

crítico, a embarcação ficará sujeita a procedimento administrativo. A APS poderá comunicar a Autoridade Marítima, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) para a adoção das medidas e sanções cabíveis.

A principal diferença em relação ao modelo anterior é o uso integrado de diferentes fontes de informação. O RAA-BWM deverá considerar dados do Livro de Registro de Água de Lastro (BWRB), do Plano de Gerenciamento de Água de Lastro (BWMP), do Certificado Internacional de Gerenciamento de Água de Lastro (IBWMC) e informações de navegação do Sistema de Identificação Automática (AIS).

A análise será feita por empresas credenciadas pela APS e contratadas diretamente pelos armadores. Para obter autorização para atuar no Porto de Santos, essas empresas terão de demonstrar capacidade técnica para realizar o cruzamento automatizado dessas informações.

A nova lógica permite, portanto, verificar se os registros apresentados pela embarcação são compatíveis com os dados de sua operação e navegação.

As empresas responsáveis pelas auditorias também passam a responder pelo cumprimento das regras. Falhas consideradas leves e corrigidas de imediato poderão resultar em advertência. Em caso de reincidência, a suspensão poderá chegar a 180 dias. Já infrações graves, como fraude de relatórios, poderão levar à suspensão



De acordo com a APS, a mudança não altera a finalidade da gestão da água de lastro, utilizada pelas embarcações para manter estabilidade e segurança durante a navegação

imediate e ao descredenciamento.

O que muda

A mudança não altera a finalidade da gestão da água de lastro, utilizada pelas embarcações para manter estabilidade e segurança durante a navegação. O que muda é a forma de controle e fiscalização dessa operação no Porto de Santos.

A água captada no mar pode carregar organismos e espécies que, se introduzidos em outro ambiente por meio do descarte, podem provocar impactos sobre a biodiversidade e os ecossistemas marinhos. Por isso, o gerenciamento do lastro é uma medida de prevenção à introdução de espécies exóticas invasoras.

Com a nova norma, a APS passa a trabalhar com

uma lógica de fiscalização orientada por risco, concentrando procedimentos administrativos nas operações que apresentarem maior potencial de irregularidade.

Credenciamentos refeitos

A mudança também afeta empresas que estavam em processo de credenciamento para realizar as auditorias.

A norma determina o arquivamento definitivo dos pedidos de credenciamento que tramitavam com base na regra anterior, NAP.SUMAS.OPR.023.2024, e que foram protocolados até 1º de setembro de 2026.

As empresas interessadas terão de iniciar novos processos e atender aos requisitos da nova regulamentação. Entre as exigências está a disponibilização

de uma interface de programação de aplicações (API) pública, integrada à liberação de anuências no sistema Porto Sem Papel.

As tarifas portuárias pagas nos processos arquivados poderão ser reaproveitadas nos novos protocolos.

Para as empresas que já estavam credenciadas e em operação, foi estabelecido um período de transição de 30 dias, acrescido de sete dias suplementares, para adaptação ao novo modelo e realização de uma nova Prova de Conceito (PoC).

Essas empresas terão prioridade na análise dos processos durante a transição. Segundo a APS, a medida busca evitar a formação de gargalos logísticos e possíveis impactos sobre a atracação de navios durante a mudança do sistema.

TRANSPORTES | Portos

Porto de Santos terá novo pátio de caminhões em Guarujá

Contrato com a Conecta Log terá duração de 20 anos e prevê implantação e operação de empreendimento na margem esquerda do complexo portuário

Da Redação
redacao.jornal@redebnews.com.br

nhões com 73,5 mil m² e capacidade para 417 vagas. A estrutura terá ainda uma área de serviços de apoio logístico e espaços destinados à armazenagem.

A área está inserida na

poligonal do Porto Organizado de Santos, mas não é afeta à operação portuária, segundo a APS. A cessão será onerosa e permitirá à Conecta Log utilizar o espaço para a implantação e

exploração do empreendimento, sem alteração da titularidade da área, que permanece vinculada ao patrimônio portuário.

Além do pátio para caminhões, o projeto con-

templa 89,6 mil m² destinados a serviços de apoio logístico e 50,1 mil m² para a instalação de armazéns. A estrutura deverá reunir atividades de suporte à cadeia logística em uma área estratégica do complexo portuário.

Pelo contrato, a Conecta Log pagará à APS R\$ 165 mil por mês pela utilização da área. Considerando o valor atual, a remuneração corresponde a R\$ 1,98 milhão por ano durante o período de 20 anos, sem considerar eventuais atualizações previstas contratualmente.

A implantação do CDME amplia a utilização de áreas do Porto Organizado destinadas a atividades logísticas e de apoio à movimentação de cargas, especialmente na margem esquerda do complexo.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) firmou contrato com a Conecta Log Condomínio Logístico SPE S.A. para a implantação e operação de um novo condomínio logístico na margem esquerda do Porto de Santos, em Guarujá. O empreendimento ocupará uma área de 163,1 mil m², no bairro Conceiçãozinha, e terá prazo de cessão de 20 anos.

O projeto, denominado Condomínio Logístico da Margem Esquerda (CDME), prevê a implantação de um pátio regulador de cami-



O projeto, denominado Condomínio Logístico da Margem Esquerda, prevê a implantação de um pátio regulador de caminhões com 73,5 mil m² e capacidade para 417 vagas

Divulgação

Arco Norte concentra mais que o dobro de milho exportado por Santos

Avanço reforça a mudança na logística de escoamento da produção agrícola brasileira, com maior participação de portos do Norte e Nordeste

Da Redação
redacao.jornal@redebnews.com.br

O Arco Norte respondeu por 46,12% das exportações brasileiras de milho entre janeiro e julho de 2026, consolidando a região como o principal corredor de saída do cereal produzido no País. A participação supera em mais de duas vezes a registrada pelo Porto de Santos, que concentrou 22,27% dos embarques no período.

Os dados constam do Boletim Logístico de agosto



Ao todo, o Brasil exportou 9,8 milhões de toneladas de milho nos sete primeiros meses deste ano, volume 10,53% superior ao registrado no mesmo período do ano anterior

da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). Ao todo, o Brasil exportou 9,8 milhões de toneladas de milho nos sete primeiros meses

do ano, volume 10,53% superior ao registrado no mesmo período de 2025.

O avanço do Arco Norte reforça a mudança na logísti-

ca de escoamento da produção agrícola brasileira, com maior participação de portos e terminais localizados ao Norte e ao Nordeste. O corredor reúne estruturas como Itaqui (MA), Barcarena (PA), Santarém (PA) e Itacoatiara (AM), conectadas às regiões produtoras por rodovias, ferrovias e hidrovias.

A proximidade com áreas de produção do Centro-Oeste, especialmente Mato Grosso, favorece a utilização desses terminais em determinadas rotas e pode reduzir distâncias e custos de transporte. A competitividade, porém, depende das condições das estradas, da

disponibilidade de ferrovias e hidrovias, do nível dos rios, da capacidade dos terminais e das filas para carregamento e embarque.

O movimento não se restringe ao milho. Entre janeiro e julho, o Arco Norte respondeu por 39,03% das exportações brasileiras de soja, enquanto Santos concentrou 35,74% dos embarques.

O Brasil exportou 82,9 milhões de toneladas de soja no período, alta de 7,8% em relação aos sete primeiros meses de 2025. No caso do farelo de soja, Santos permaneceu como o principal ponto de embarque do país.

Divulgação

TRANSPORTES | Aviação

Latam instala base de manutenção em Salvador e amplia operação

Estrutura na Bahia é a única da companhia no Nordeste dedicada à manutenção programada; nova rota Salvador–Santiago começa em janeiro de 2027

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Latam Airlines Brasil implantou em Salvador (BA) uma nova base de manutenção aeronáutica dedicada a serviços programados. A estrutura, em operação desde junho de 2026, é a única da companhia no Nordeste com essa finalidade e integra o plano de ampliação da capacidade de manutenção da empresa no País.

Na etapa inicial, cerca de 50 profissionais foram contratados para atuar diretamente na manutenção, entre técnicos experientes e alunos da região, além de uma equipe de suporte.

Segundo a Latam, a instalação da base em Salvador aproxima as atividades de manutenção da operação da companhia no Nordeste e pode contribuir para reduzir deslocamentos de aeronaves para outros centros técnicos. A empresa também prevê desenvolver

parcerias com instituições de ensino e tecnologia para formação de profissionais e apoio à cadeia aeronáutica local.

“A implantação da nossa única base de manutenção no Nordeste brasileiro é mais um passo desse crescimento e nos permite aproximar a capacidade técnica dos locais onde voamos, trazendo mais eficiência e contribuindo também para a formação de profissionais especializados na região”, afirmou Eduardo Macedo, head de Assuntos Públicos da Latam Brasil.

Nova rota internacional

A expansão da estrutura na Bahia ocorre paralelamente ao aumento da oferta de voos da companhia no estado. A Latam anunciou uma nova ligação direta entre Salvador e Santiago, no Chile, com início previsto para 3 de janeiro de 2027.

A rota terá inicialmente três frequências semanais durante a alta temporada de verão, operadas por aeronaves da família Airbus



Divulgação

Na etapa inicial, cerca de 50 profissionais foram contratados para atuar diretamente na manutenção, entre técnicos experientes e alunos da região, além de uma equipe de suporte

A320. A partir de março, a operação passará a contar com um voo semanal.

De acordo com a companhia, a ligação direta reduzirá em cerca de três horas o tempo de viagem entre as duas cidades em comparação com as opções que exigem conexão.

A Latam opera atualmente mais de 400 voos semanais, considerando pousos e decolagens, nos aeroportos de Salvador, Porto Seguro, Ilhéus e Vitória da Conquista.

Manutenção do E195-E2

A base de Salvador se soma

a outras iniciativas de ampliação da estrutura de manutenção da Latam no Brasil. A companhia anunciou recentemente que Curitiba, Brasília e São Paulo/Guarulhos serão responsáveis pela manutenção programada da nova frota de aeronaves Embraer E195-E2.

As três unidades deverão estar preparadas a partir de outubro e, juntas, terão capacidade para realizar até 49 atendimentos programados por semana. A operação contará com 127 mecânicos diretamente envolvidos com o modelo.

Curitiba será o principal centro de manutenção do E195-E2, enquanto Guarulhos e Brasília funcionarão como bases complementares de suporte.

Desde 2019, a Latam ampliou sua operação no Brasil de 44 para 63 aeroportos. Com a primeira fase de entrada em serviço do Embraer E195-E2, a companhia prevê chegar a 67 destinos domésticos.

No mercado internacional, as empresas do grupo Latam conectam atualmente o Brasil a mais de 90 destinos no exterior.

Anac apresenta regras para implementação do ProBioQAV

Fórum em 11 de setembro vai detalhar competências da agência, monitoramento das metas de CO₂ e proposta submetida a consulta pública

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) realizará em 11 de setembro um fó-

rum para apresentar a proposta de regulamentação do Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV). O encontro será realizado das 11h às 12h e terá como foco as regras em elaboração para a implementação do programa.

O ProBioQAV foi instituído pela Lei do Combustível do Futuro e regulamentado

pelo Decreto 13.094/2026, assinado em 12 de agosto. A iniciativa estabelece diretrizes para ampliar o uso de combustível sustentável de aviação (SAF) no País e prevê metas obrigatórias a partir de 2027.

Durante o fórum, a Anac deverá detalhar suas competências no programa, os mecanismos de monitoramento e o acompanhamento

to das metas de redução de emissões de CO₂ pelos operadores aéreos.

O evento também servirá para apresentar os principais pontos da proposta submetida a consulta pública. As contribuições poderão ser enviadas até 1º de outubro por meio do Portal Brasil Participativo.

O fórum integra a Conexão SAF, iniciativa coor-

denada pela Anac e pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), com participação de representantes do setor aéreo, indústria, governo e academia. O grupo conta ainda com apoio do Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP) e da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear).

TRANSPORTES | Aviação

Embraer e SPX unem negócios de cibersegurança

Nova companhia nasce com faturamento anual de R\$ 700 milhões, 900 funcionários e 600 clientes, com planos de expansão para América Latina e América do Norte

Estadão Conteúdo

A Embraer e a SPX Capital anunciaram a fusão de seus negócios de cibersegurança, para a criação de uma nova empresa que nasce com faturamento anual de R\$ 700 milhões, 900 funcionários e 600 clientes. Ainda sem nome definido, a companhia será formada pela junção da Tempest Security Intelligence, que pertence

à fabricante de aviões, com a Vision Cybersecurity, da gestora independente.

O negócio não envolve transação financeira, apenas troca de ações.

“Queremos consolidar a empresa no mercado brasileiro para, na sequência, expandir América Latina e América do Norte”, diz André Fleury, CEO da Vision Cybersecurity e que comandará a nova companhia.

O movimento deve acontecer organicamente, mas não estão descartadas aquisições.

Nascida no Centro de Estudos Avançados do Recife (Cesar) em 2000, a

Tempest foi comprada pela Embraer em 2020 e tem principalmente grandes clientes, com faturamento superior a R\$ 1 bilhão.

Já a Vision atua com empresas de porte médio. Ela foi adquirida pela SPX em janeiro, de um braço da companhia capixaba ISH Tecnologia, voltado aos clientes corporativos privados.

As duas empresas prestam o mesmo tipo de serviço. Fazem análises de vulnerabilidade em projetos, como softwares, plataformas, aplicativos, chatbots e indústrias, entre elas varejista e automobilística.

Também atuam com Centros de Operação de Segurança (SOC, na sigla em inglês), estrutura centralizada que combina pessoas, processos e tecnologia para monitorar, detectar, analisar e responder a incidentes de segurança cibernética dentro das empresas.

Há ainda o serviço de monitoramento externo de tendências de ataques, que atua de maneira preventiva. A ideia é explorar com mais intensidade a chamada resposta preemptiva, que é capacidade de identificar e tentar neutralizar ameaças antes que aconteçam, na segurança digital.

Apesar de ser uma operação de fusão, a SPX será a maior acionista e a controladora da nova companhia. A Embraer permanece como acionista relevante. Fleury ficará no comando e João Lins, atualmente CEO da Tempest, se torna vice-presidente de tecnologia e inovação.

“Para a Embraer, a defesa do ciberespaço também é estratégica”, diz Lins.

A fabricante de aviões

começou a investir na empresa em 2015 por meio de um fundo de investimento em inovação do qual também participava o BNDES. A empresa ajudou a abrir as portas de clientes no exterior para a Tempest - um dos principais planos de crescimento após a fusão.

Inicialmente, as marcas Vision e Tempest serão preservadas. As atuações também seguirão independentes, ao menos até o fechamento da operação, e as duas empresas manterão suas sedes regionais em Vitória (ES), da Vision, e Recife (PE), da Tempest, além da operação em São Paulo (SP).

O aporte de até R\$ 400 milhões feito pela SPX na aquisição da Vision, em janeiro, será usado no processo de integração das companhias, bem como em outros investimentos iniciais.

A conclusão do negócio está sujeita às aprovações regulatórias habituais, incluindo a aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).



Divulgação

A Embraer permanecerá como acionista relevante da nova empresa de cibersegurança formada pela união entre a Tempest Security Intelligence e a Vision Cybersecurity

Azul Viagens amplia oferta com 1,3 mil operações na alta temporada

Nordeste concentra parte relevante da programação, com reforço de ligações para destinos turísticos e mercados emissores

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Azul Viagens, operadora de turismo da Azul, terá mais de 1,3 mil operações entre dezembro de 2026 e fevereiro de 2027. O volu-

me representa mais da metade dos cerca de 2,5 mil voos extras programados pela companhia para a alta temporada.

A programação concentra parte relevante da oferta em destinos do Nordeste, com ligações para Maceió, Natal, Fortaleza, João Pessoa, Salvador e Porto Seguro a partir de mercados como Belo Hori-

zonte, Campinas, Goiânia e Uberlândia.

Maceió estará entre os destinos com maior número de conexões, com voos para cidades de São Paulo, Minas Gerais, Paraná, Mato Grosso e Goiás. Entre os maiores volumes estão 53 operações com Viracopos, 40 com Goiânia e 31 com Uberlândia.

Confins também terá

reforço para destinos do Nordeste, com 75 operações para Porto Seguro, 65 para Fortaleza e 18 para Iguatu. Fortaleza contará ainda com 63 operações para Viracopos e 10 para Goiânia, enquanto Salvador terá 55 voos com o aeroporto paulista.

Segundo a Azul Viagens, a oferta permitirá ampliar a montagem de paco-

tes com voos, hospedagem e experiências. A operação terá predominância de aeronaves Airbus A320neo e Embraer 195-E2, com 299 voos previstos para o modelo E2.

A programação também inclui opções para Gramado durante o Natal Luz, que será realizado de 22 de outubro de 2026 a 17 de janeiro de 2027.

Marco Legal do Operador Logístico avança na Câmara

Projeto aprovado em caráter conclusivo pela CCJ define atividade, contratos e responsabilidades e segue para nova etapa antes de eventual envio ao Senado

Divulgação

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ) da Câmara dos Deputados aprovou, em caráter conclusivo, o Projeto de Lei 3.757/2020, que cria o Marco Legal do Operador Logístico no Brasil. A proposta estabelece regras para empresas que integram serviços de transporte, armazenagem e gestão de estoques.

Como a matéria tem caráter terminativo nas comissões, será aberto prazo para apresentação de recurso ao Plenário. Caso não haja recurso, a CCJ deverá votar a redação final antes do envio do texto ao Senado.

De autoria do deputado Hugo Leal (PSD-RJ), o projeto define o operador logístico como a empresa que presta, de forma simultânea e integrada, serviços de transporte, por qualquer modo, armazenagem e gestão de estoques.

A proposta também estabelece conceitos operacionais, entre eles o de crossdocking, sistema em



A intenção é estabelecer parâmetros próprios para operações que hoje podem ser enquadradas separadamente como transporte, armazenagem ou movimentação de cargas

que a mercadoria passa por uma estrutura logística para posterior distribuição sem permanecer armazenada por período prolongado.

Outro eixo é a regulamentação dos contratos de prestação de serviços

logísticos. O texto disciplina ainda a responsabilidade civil do operador, os prazos para pedidos de reparação por danos e os procedimentos aplicáveis a mercadorias que permaneçam armazenadas após o encerramento do período

contratado.

A intenção é estabelecer parâmetros próprios para operações que hoje podem ser enquadradas separadamente como transporte, armazenagem ou movimentação de cargas. Essa divisão pode levar

à aplicação de exigências distintas por órgãos reguladores e fiscalizadores e a conflitos entre normas.

Durante a tramitação, o projeto passou por alterações em temas como responsabilidade civil, gestão de estoques, contratos de armazenagem e tratamento de mercadorias abandonadas.

A versão aprovada pela CCJ também deixou de promover uma revisão ampla do Decreto 1.102/1903, que disciplina os armazéns gerais. Foram retirados dispositivos relacionados à emissão e circulação de títulos, concentrando o texto na regulamentação da atividade do operador logístico.

O relator na CCJ, deputado Fernando Marangoni (Podemos-SP), concluiu pela constitucionalidade da proposta e fez ajustes técnicos na redação. Segundo ele, a definição de conceitos e responsabilidades pode reduzir entraves burocráticos e dar maior uniformidade às operações.

O projeto cria, assim, uma referência legal específica para uma atividade já presente na cadeia de suprimentos e que envolve a coordenação entre transporte, armazenagem, movimentação e distribuição de mercadorias.

CNT defende preservação das regras do transporte rodoviário

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) acompanhou a tramitação do Marco Legal do Operador Logístico defendendo que a nova regulamentação não criasse conflitos com as normas já aplicáveis ao transporte rodoviário de cargas.

A entidade considera relevante estabelecer regras próprias para os operadores logísticos, mas sustenta que esse processo deve preservar os dispositivos da Lei 11.442/2007, que regula o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração.

Ao longo da discussão do PL 3.757/2020, a CNT participou dos debates na Comissão de Viação e Transportes e posteriormente acompanhou as mudanças realizadas na Comissão de Desenvolvimento Econômico. Segundo a entidade, a

atuação teve como objetivo evitar sobreposição normativa, insegurança jurídica e impactos operacionais ou econômicos para as transportadoras.

Com as alterações incorporadas durante a tramitação, a confederação passou a apoiar o texto aprovado

pela CCJ. Na avaliação da CNT, a versão relatada pelo deputado Fernando Marangoni concilia o reconhecimento jurídico da atividade dos operadores logísticos com a manutenção das regras específicas aplicáveis ao transporte rodoviário de cargas.

LOGÍSTICA

Brasil precisa dobrar investimento para ampliar corredores

CEO da DP World defende elevar aportes em infraestrutura de 2,2% para 4,5% do PIB e aponta necessidade de rotas marítimas mais eficientes e resilientes

Arquivo BE News

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redenenews.com.br

O Brasil precisa mais que dobrar os investimentos em infraestrutura logística para ampliar sua participação no comércio internacional e fortalecer rotas marítimas mais eficientes com os países árabes. A avaliação foi feita pelo CEO da DP World no Brasil, Fábio Siccherino, durante o Fórum Econômico Brasil-Países Árabes, realizado em São Paulo pela Câmara de Comércio Árabe-Brasileira.

Segundo Siccherino, o Brasil destina atualmente cerca de 2,2% do Produto Interno Bruto (PIB) à infraestrutura, enquanto o nível necessário para acompanhar o crescimento da economia e ampliar a inserção internacional seria de aproximadamente 4,5%.

“O Brasil investe cerca de 2,2% do PIB em infraestrutura, quando deveria aportar 4,5%. Para suportar o crescimento do Brasil e aumentar a sua participação em mercados internacionais, precisamos ter infraestrutura interna, até o porto, e corredores marítimos diretos eficientes, principalmente com os países árabes”, afirmou.

Para o executivo, o fluxo de produtos brasileiros para a região já atingiu escala suficiente para justificar rotas marítimas diretas e mais eficientes. Minerais, celulose e commodities agrícolas estão entre os principais produtos exportados pelo Brasil aos mercados árabes.

A consolidação dessas rotas, entretanto, depende de investimentos que vão além da infraestrutura por-



O CEO da DP World no Brasil, Fábio Siccherino citou os Estreitos de Ormuz e Malaca como pontos de estrangulamento capazes de causar interrupções nos fluxos globais de comércio

“
PARA SUPORTAR
O CRESCIMENTO
DO BRASIL
E AUMENTAR
A SUA
PARTICIPAÇÃO
EM MERCADOS
INTERNACIONAIS,
PRECISAMOS TER
INFRAESTRUTURA
INTERNA
E CORREDORES
MARÍTIMOS
DIRETOS
EFICIENTES”

FABIO SICCHERINO
CEO da DP World
no Brasil

tuária. Segundo Siccherino, é necessário melhorar a logística entre as áreas produtoras e os portos, além de criar condições para reduzir o custo de capital e ampliar a segurança jurídica para os investimentos.

Vulnerabilidades

A busca por maior eficiência logística também está relacionada às vulnerabilidades das principais rotas marítimas internacionais. Siccherino citou os Estreitos de Ormuz e Malaca como pontos de estrangulamento capazes de provocar interrupções nos fluxos globais de comércio.

Nesse cenário, empresas de comércio exterior passaram a adotar o que o executivo chama de “estratégia de cadeia dupla”. O conceito consiste em estruturar previamente uma rota logística alternativa que possa ser acionada em caso de interrupção do principal corredor.

A alternativa implica

custos adicionais para exportadores e importadores, mas pode ser economicamente justificável diante dos prejuízos provocados pela paralisação completa de uma rota.

Operação alternativa

Um exemplo foi apresentado pelo CEO da MSC Saudi Arabia, Hisham Al Ansari, durante o evento. Diante das restrições no Estreito de Ormuz, a companhia estruturou uma operação denominada “mar-terra-mar” para manter o atendimento a países do Golfo afetados pelas restrições, como Catar, Bahrein e Kuwait.

A estratégia envolveu o desembarque das cargas em portos do Mar Vermelho, principalmente Jeddah, na Arábia Saudita, seguido pelo transporte rodoviário por cerca de 1,5 mil quilômetros, em grande parte dos casos até Dammam, no Golfo. A partir dali, as mercadorias seguiam novamente por via marítima até seus

destinos.

A MSC também utilizou os portos de Salalah, em Omã, voltado para o Mar Árabe, e Sohar, no Golfo de Omã, além de Khorfakkan, nos Emirados Árabes Unidos. As operações combinaram os modais marítimo e terrestre para contornar as restrições de acesso ao Golfo.

Segundo Al Ansari, as diferentes configurações permitiram manter o fluxo de comércio, embora com custos superiores aos de uma operação convencional.

Apesar das dificuldades logísticas, o comércio brasileiro com os países do Conselho de Cooperação do Golfo (CCG) permaneceu em patamar historicamente elevado.

No primeiro semestre, as exportações brasileiras para o bloco somaram US\$ 4,17 bilhões, recuo de 4% em relação ao mesmo período do ano passado, segundo dados da Câmara de Comércio Árabe-Brasileira.

Eólicas offshore entram na pauta do Sul Export 2026

Momento PIANC vai discutir segurança da navegação, infraestrutura aquaviária e logística de apoio aos projetos de geração de energia no mar

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

As diretrizes para o desenvolvimento da energia eólica offshore e sua relação com as normas de segurança da navegação estarão em debate no Sul Export 2026, que será realizado nos dias 17 e 18 de setembro, em Foz do Iguaçu (PR). O tema será tratado no Momento PIANC, marcado para as 10h do primeiro dia do evento.

A programação prevê uma discussão sobre a relação entre as recomendações da PIANC e a NORMAM-303, norma que

estabelece requisitos para atividades ligadas a estruturas offshore em águas jurisdicionais brasileiras.

Entre os principais pontos do debate estão os marcos regulatórios e os requisitos de segurança para a navegação em áreas destinadas à implantação de projetos eólicos no mar. A expansão desse tipo de empreendimento exige coordenação com as rotas de navegação e com outras atividades desenvolvidas no ambiente marítimo.

Outro eixo será a adequação da infraestrutura aquaviária. O painel deverá abordar gargalos que podem afetar a implantação e a operação dos projetos e as



Divulgação

Entre os principais pontos do debate estão os marcos regulatórios e os requisitos de segurança para a navegação em áreas destinadas à implantação de projetos eólicos no mar

necessidades de infraestrutura para apoiar o desenvolvimento da cadeia de energia eólica offshore.

A integração das cadeias de suprimentos também fará parte da discussão. A proposta é analisar medidas capazes de aperfeiçoar a

logística de apoio à produção de energia eólica, envolvendo movimentação de equipamentos, serviços especializados e conexão com a infraestrutura portuária e aquaviária.

A apresentação será feita por Felipe Ribolla Masetti,

da Technomar Engenharia. A moderação ficará a cargo de Jacqueline Wendpap, diretora-executiva do Instituto Praticagem do Brasil.

Participam como debatedores Marcello Cabral, diretor de Novos Negócios da ABEEólica, e Rodolfo Gonçalves, CEO da JB Energy. Outros participantes ainda poderão ser confirmados.

O Momento PIANC abre a programação técnica do Sul Export 2026, logo após a solenidade de abertura. Ao longo do dia, o evento também terá painéis sobre hidrovias, serviços portuários, competitividade, multimodalidade, conectividade de transportes, setor naval e sustentabilidade.

PROGRAMAÇÃO SUL EXPORT 2026

17 SETEMBRO | QUINTA-FEIRA

08h30 Credenciamento e boas-vindas
09h00 Solenidade de abertura com autoridades presentes: Fabricio Guimarães Julião, CEO do Grupo Brasil Export; Thairyne Oliveira, Secretária-Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos - a confirmar; General Joaquim Silva e Luna, Prefeito de Foz do Iguaçu - a confirmar; Cristiano Della Giustina, Diretor de Planejamento da INFRA S/A; Fabio Silveira Machado, Presidente da Portos RS; Ana Paula Niedzieluk Lisboa, Procuradora Seccional da União no Estado do Paraná; Aline Maicrovicz, Secretária de Transporte e Mobilidade Urbana de Foz do Iguaçu; José Roberto Campos, Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export; Jesualdo Silva, Presidente do Conselho do Sul Export; Gilmara Temóteo, Presidente do Conselho Feminino do Brasil Export; Demais autoridades a confirmar
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 Trílice Fronteira e os portos secos da região
Otimização da concessão da Malha Sul, investimentos em capacidade operacional e eliminação de gargalos urbanos no escoamento até os portos do Sul do País | Multimodalidade e boas práticas para a articulação entre rodovias, ferrovias e recintos alfandegados
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)

MINERAÇÃO

Mineradoras elogiam e municípios criticam PL de minerais críticos

O Ibram, que representa as empresas do setor, disse que o projeto é um avanço, enquanto associação de municípios mineradores vê falta de garantia de legado nos locais explorados

Agência Brasil

O projeto de lei (PL) que cria a Política Nacional de Minerais Críticos e Estratégicos, aprovado nesta quarta-feira (2) no Senado, foi elogiado pelas mineradoras que atuam no Brasil, mas criticado por municípios que sediam atividades de mineração no país.

O texto prevê até R\$ 7 bilhões em incentivos governamentais para projetos de processamento e transformação de minerais.

Entre as novidades, está a criação de um fundo para financiar projetos por meio de contribuições privadas e aporte de R\$ 2 bilhões da União; o estabelecimento de um con-

selho, com maioria de representantes do governo, para homologar mudanças no controle societário de empresas do setor e determinadas operações internacionais; e um programa de benefícios fiscais de até R\$ 5 bilhões.

O PL 2780 de 2024, relatado pelo senador Eduardo Braga (MDB-AM), foi aprovado sem alterações de mérito em relação ao texto da Câmara e segue agora para sanção presidencial.

Aprovado em votação simbólica, o texto era uma das prioridades do governo, que sustenta que a matéria contribui para desenvolver a economia dos minerais críticos no Brasil. O PL teve apoio também da oposição, como expressou a líder do PP no Senado, Tereza Cristina (MS).

“Esse projeto não é um projeto de governo, isso é

um projeto de Estado. É um projeto que, com certeza, poderá trazer prosperidade e muitas oportunidades para os brasileiros”, disse a senadora da oposição.

Por meio de nota, o Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram), que representa as empresas do setor, disse que o PL é um avanço e informou que espera contribuir com o governo na regulamentação do tema.

“O projeto oferece uma base positiva para financiamento, industrialização, tecnologia e inserção internacional da indústria da mineração brasileira”, disse o diretor-presidente do Ibram, Pablo Cesário.

Crítica

A Associação Brasileira dos Municípios Mineradores (AMIG Brasil), que reúne municípios produtores de minérios, tam-

bém reconheceu avanços no projeto, mas criticou a falta de garantia de que os investimentos previstos permaneçam nos territórios onde ocorre a mineração.

Segundo a entidade, a proposta pode repetir um modelo histórico da mineração brasileira, no qual os municípios ficam com os impactos da atividade, enquanto investimentos, empregos qualificados e etapas de maior valor agregado são concentrados em outras regiões.

“Não podemos aceitar que o minério seja retirado do município, que os impactos ambientais, sociais e sobre a infraestrutura permaneçam no território e que os investimentos capazes de gerar tecnologia, empregos qualificados e novas atividades econômicas sejam levados para outros lugares”, defendeu a AMIG Brasil.

O professor de geografia da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF), Bruno Milanez, avaliou à Agência Brasil que são insuficientes os incentivos previstos no texto para industrializar as terras raras no Brasil.

“O PL é um pacote de bondades para o setor mineral com uma série de novas fontes de financiamento, subsídios e estímulos creditícios. E, apesar da discussão sobre industrialização, os instrumentos para levar à transformação mineral são insuficientes”, comentou o especialista no tema.

O engenheiro Bruno Milanez argumenta que os recursos previstos no PL podem ser usados tanto para lavra quanto para beneficiamento dos minerais, o que pode reduzir o financiamento da industrialização. A lavra corresponde

à extração do minério, enquanto o beneficiamento envolve etapas de tratamento e concentração do material extraído, antes de processos industriais de transformação.

Fundo Garantidor e Incentivos Fiscais

O PL 2780 cria o Fundo Garantidor da Atividade Mineral para viabilizar projetos de minerais críticos ou estratégicos, com aporte de R\$ 2 bilhões da União e contribuições obrigatórias das empresas do setor, em valores ainda a serem definidos.

Outro mecanismo previsto no texto é o Programa Federal de Beneficiamento e Transformação de Minerais Críticos e Estratégicos, que prevê créditos fiscais de até 20% sobre custos industriais, com limite de R\$ 1 bilhão por ano entre 2030 e 2034.

A inclusão dos minerais classificados como “estratégicos” amplia o universo de materiais que podem ser alcançados pela política. Entre eles está o minério de ferro.

O PL classifica os minerais estratégicos como aqueles “essenciais para a economia na geração de superávit da balança comercial, para desenvolvimento tecnológico, para o desenvolvimento regional, ainda que não diretamente vinculados à transição energética, ou para a redução das emissões de Gases de Efeito Estufa”.

O professor da UFJF Bruno Milanez pondera que essa definição, na prática, “vale para qualquer coisa, inclusive pode abrir espaço para financiar produção de pedras ornamentais, como granito e mármore”.



Divulgação

De acordo com a AMIG Brasil, é necessária uma garantia de que os investimentos previstos permaneçam nos territórios onde ocorrerá a mineração

COMÉRCIO EXTERIOR

Bloqueio da União Europeia a carnes do Brasil entra em vigor

Além das proteínas bovina, suína e de frango, também estão vetados pescados, mel e ovos.
Impacto às exportações brasileiras pode chegar a US\$ 2 bilhões por ano

Agência Brasil / Arquivo

Agência Brasil



As exportações de carne bovina para a Europa representam parcela menor, mas o mercado é estratégico porque compra cortes de maior valor agregado

A União Europeia (UE) começou nesta quinta-feira (3) a suspensão da entrada de produtos de origem animal do Brasil em seus 27 países-membros. A medida atinge carnes bovina, de frango e suína, além de mel, pescados e ovos, e pode afetar até US\$ 2 bilhões por ano em exportações brasileiras.

O bloqueio, porém, não é necessariamente definitivo: o Brasil tenta comprovar que atende às exigências europeias. Além disso, uma auditoria da UE avalia as cadeias de frango e mel no país.

A restrição ocorre porque o bloco considera insuficientes os mecanismos brasileiros de controle do uso de antimicrobianos na produção animal. A União Europeia não identificou casos de contaminação ou irregularidades sanitárias em lotes brasileiros.

A UE detém regras próprias para o uso de antimicrobianos na criação de animais. Esses medicamentos podem ser usados para tratar infecções, mas o bloco proíbe o emprego para estimular o crescimento dos animais. Também não permite que sejam utilizados em animais antimicrobianos reservados ao tratamento de infecções em seres humanos.

A avaliação europeia é de que o sistema brasileiro de controle dessas substâncias não oferece garantias suficientes para comprovar o cumprimento das regras.

O governo brasileiro, por sua vez, contesta esse entendimento e afirma que

a legislação nacional já restringe o uso de antimicrobianos como promotores de crescimento, seguindo referências internacionais.

Não é problema sanitário

O bloqueio europeu não foi anunciado após a identificação de contaminação ou de um problema sanitário específico em carnes brasileiras. A questão está relacionada aos mecanismos de controle e rastreabilidade do uso de antimicrobianos.

Dessa forma, a medida não significa que a carne brasileira tenha sido considerada imprópria para consumo. O Brasil exporta produtos de origem animal para dezenas de países e continua autorizado a vender para outros mercados que mantenham a habilitação dos produtos brasileiros.

O impacto potencial estimado chega a US\$ 2 bilhões por ano considerando os produtos afetados. Somente a carne bovina respondeu por aproxima-

damente US\$ 1,7 bilhão em exportações brasileiras para a UE em 2025, segundo os dados apresentados no material.

Embora o mercado europeu represente uma parcela limitada do total das exportações brasileiras de carne bovina, ele é considerado estratégico porque compra cortes de maior valor agregado.

O problema para o setor não é apenas encontrar outro comprador. Diferentes mercados costumam demandar cortes específicos, o que dificulta a substituição imediata das vendas destinadas à Europa.

Negociação

O governo brasileiro vem negociando com a União Europeia desde que a medida foi anunciada. Entre as providências adotadas estão a proibição de determinados antimicrobianos; criação de mais regras de controle; proposta de um período de transição, rejeitada pela UE; elaboração de um protocolo de rastre-

abilidade; comprovação do controle sobre o uso dessas substâncias durante a produção.

O novo protocolo prevê o acompanhamento do animal desde o nascimento até o abate, permitindo comprovar que determinados antimicrobianos não foram usados durante sua vida.

Segundo a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec), todas as empresas associadas e habilitadas a exportar para a União Europeia já aderiram ao protocolo privado desenvolvido pelo setor.

A suspensão pode ser revertida, mas não há uma data definida para a retomada das exportações.

Mel, frango e carne

Esta semana, técnicos da União Europeia promovem uma auditoria no Brasil sobre as cadeias de produção de frango e mel. A inspeção deve terminar nesta sexta-feira (4). Depois, o resultado ainda precisará

ser analisado pelas autoridades europeias. Esse processo pode levar cerca de dois meses.

Se a UE considerar que as exigências foram atendidas, o Brasil poderá ser reincluído na lista de países autorizados a exportar.

Para a carne bovina, a retomada pode ser mais demorada. Isso ocorre porque o novo sistema exige rastreamento durante todo o ciclo de vida do animal. Um bovino que passe a seguir as novas regras hoje pode levar entre 24 e 36 meses até chegar ao abate.

Portanto, mesmo que a UE reverta o bloqueio, a adaptação da cadeia bovina às novas exigências pode levar anos.

No caso do frango, o ciclo produtivo é bem menor: aproximadamente 45 dias entre o nascimento e o abate. O Brasil exporta carne de frango para cerca de 150 países. O setor avícola espera que as vendas para a União Europeia possam ser retomadas ainda em 2026, dependendo do resultado da auditoria.

FINANÇAS

BC proíbe propagandas e ofertas comerciais em comprovantes de Pix

Iniciativa visa preservar a finalidade exclusiva do comprovante de registrar e demonstrar a transação realizada. Desta forma, será reduzida a chance de golpes por meio de links

Estadão Conteúdo

O Banco Central vedou a inclusão de propagandas, publicidade, ofertas comerciais, hiperlinks ou quaisquer conteúdos não relacionados à transação em comprovantes de pagamentos do Pix.

Segundo a autarquia, a medida visa preservar a finalidade exclusiva do comprovante, de registrar e demonstrar a transação realizada, e reduz o risco de que o documento seja utilizado como vetor de golpes, especialmente por meio de links fraudulentos.

A vedação consta na nova versão do manual de requisitos mínimos para a experiência do usuário que compõe o regulamento do Pix. A atualização foi publicada nesta quinta-feira, 3.

O BC afirmou, em nota, que a nova versão tem como

foco o aprimoramento da jornada de contestação de transações por meio do Mecanismo Especial de Devolução (MED) e no reforço da segurança e da clareza das informações prestadas aos usuários. As novas regras entram em vigor em 1º de março de 2027.

“As mudanças resultam da experiência acumulada desde a implementação dessas funcionalidades e traduzem a evolução contínua do arranjo, sempre orientada por dois objetivos: oferecer uma experiência mais simples e informativa para o cidadão e assegurar que as instituições disponham de elementos suficientes para o tratamento adequado de cada solicitação”, diz

Jornada de contestação

A nova versão do manual estabelece aprimoramentos relativos à experiência do usuário no acionamento da contestação por meio do MED, que está disponível nos aplicativos da ins-

tuições que oferecem o Pix desde 1º de outubro de 2025. O objetivo é que o usuário possa contar com uma jornada mais orientativa, segundo o BC.

“A nova jornada facilita a identificação do tipo de golpe ou fraude sofrido, por meio de situações apresentadas em lingua-

gem cotidiana, e disponibiliza campos em que o usuário pode contextualizar e detalhar o que aconteceu, inclusive com a possibilidade de anexar documentos e comprovantes. Essas informações são essenciais para a análise da suspeita de fraude, tanto pela instituição da vítima quanto pela

instituição do recebedor”, afirma, em nota.

A jornada também visa a orientar melhor o usuário quando a situação relatada não é elegível ao MED, como em casos de desacordo comercial que não envolvam fraude. O objetivo é evitar expectativas indevidas e direcionando o

Bruno Peres / Agência Brasil



A vedação de publicidade consta na nova versão do manual de requisitos mínimos para a experiência do usuário que compõe o regulamento do Pix

Ibovespa tem leve queda após 11 altas

Bolsa encerrou a quinta-feira perto da estabilidade, com recuo de 0,01%. Dólar também cai

Estadão Conteúdo

Equilibrando-se entre os ventos positivos do exterior e uma correção após a euforia com o “trade” eleitoral, o Ibovespa defendeu os 185 mil pontos (185.188,13 pontos) e encerrou perto da estabilidade, em leve queda de 0,01%, depois de 11 pregões seguidos de firme alta.

Em uma ponta, ações do setor bancário e de utilities (energia e saneamen-

to) ampararam o Ibovespa, ao mesmo tempo que a Vale e a Petrobras - as duas empresas de maior peso - pressionaram o índice.

No exterior, o dia foi positivo para ativos de risco, e as bolsas americanas marcaram altas acima de 1%, após declarações do diretor do Federal Reserve (Fed, o banco central norte-americano) Christopher Waller reduzirem as expectativas de aumento nos juros na próxima reunião de política monetária do BC dos EUA.

Para Matheus Spiess, estrategista da Empiricus

Research, esses dois fatores - eleições por aqui e um dia favorável lá fora - pautaram os negócios, em um momento em que o futuro da agenda econômica no Brasil ganha cada vez mais protagonismo.

“O mercado vem de pregões seguidos de bom desempenho e parte disso vem de um rali eleitoral que tem se formado, com a possibilidade de um ajuste fiscal minimamente mais convincente, e um movimento mais aprofundado a partir daí são as realizações de lucros”, afirma.

A expectativa de acir-

ramento da disputa eleitoral perde relativa força conforme o índice escala novos níveis e, a partir daqui, serão necessárias novas pesquisas eleitorais que continuem apontando para uma aproximação de Flávio Bolsonaro (PL) do presidente Lula (PT).

Dólar

Após trocas de sinal ao longo da tarde, o dólar encerrou a sessão desta quinta-feira em leve baixa, na casa de R\$ 5,10, alinhado ao movimento de enfraquecimento da moeda americana no

exterior, com a diminuição das apostas em alta de juros nos EUA em setembro.

Com mínima de R\$ 5,0705 e máxima de R\$ 5,1137, o dólar à vista encerrou o dia em baixa de 0,08%, a R\$ 5,1045. Foi a quarta sessão consecutiva de queda, com a divisa passando a acumular perda de 1,77% na semana e de 1,46% nos três nos primeiros pregões de setembro. Em agosto, subiu 2,16%. A moeda brasileira exibe o segundo melhor desempenho entre emergentes neste início de mês, atrás apenas do peso colombiano.

Inquérito das fake news: Moraes pede investigação de Mendonça

Pedido foi feito ao presidente do STF, Edson Fachin, sob a alegação de “indícios de improbidade administrativa, abuso de autoridade e crime de responsabilidade”

Luiz Silveira / STF

Estadão Conteúdo

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes encaminhou ao presidente da Corte, Edson Fachin, um despacho com “indícios de improbidade administrativa, abuso de autoridade e crime de responsabilidade” pelo ministro André Mendonça na condução dos inquéritos sobre o Banco Master e fraude no INSS.

Na decisão proferida no inquérito das fake news, Moraes apontou quebra da imparcialidade judicial e favorecimento a determinados grupos políticos, incluindo o direcionamento das investigações para o próprio Moraes e para o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), “por motivos pessoais e políticos, inclusive com a indicação prévia de me-



Moraes também acusou Mendonça de interferir na direção das investigações das autoridades policiais perda de fôlego, mas fechou em alta, aos 179,7 mil pontos

didadas cautelares a serem apresentadas pela Polícia Federal”.

Moraes também acusou Mendonça de interferir na direção das investigações das autoridades policiais e conduzir irregularmente as tratativas de eventual colaboração premiada.

A decisão foi encaminhada a Fachin para que ele tome as “providências que entender necessárias”.

Explicações

Após o pedido, Edson Fachin pediu explicações aos dois ministros sobre fatos relacionados ao relatório da Polícia Federal que expôs a relação entre Moraes e Daniel Vorcaro. Também devem prestar esclarecimentos o procurador-geral da República, Paulo Gonet, e o diretor da PF, Andrei Rodrigues. Todos terão prazo de

cinco dias úteis para fazer isso.

Antes de ter dado a decisão, Fachin autuou o relatório da PF como petição no STF. O presidente da Corte quer esclarecer fatos específicos antes de decidir se encaminhará a discussão ao plenário.

Mendonça, que é relator das fraudes do Banco Master e divulgou o documento da PF, pediu para

Fachin incluir os indícios sobre Moraes na pauta de julgamentos para os ministros votarem se abrem ou não inquérito contra o colega.

“Cabe à presidência do tribunal zelar para que a possível apreciação colegiada seja feita, a tempo e modo, com o elevado senso de responsabilidade que os fatos reclamam, sempre assegurando o respeito às garantias constitucionais do devido processo legal, da ampla defesa e do contraditório”, escreveu Fachin.

Dúvidas

O presidente do Supremo afirmou que surgiram dúvidas a partir do parecer da PGR que recomendou o arquivamento do relatório e a nulidade das provas. Fachin quer saber, por exemplo, se há indícios de que algum investigado obteve acesso indevido às apurações quando elas estavam em curso e como se chegou às pessoas mencionadas na apuração.

Gilmar sugere veto a delegados no STF

Ministro disse que atuação de autoridades da PF abre espaço para interferências indevidas

Estadão Conteúdo

O ministro Gilmar Mendes, do Supremo Tribunal Federal (STF), propôs ao presidente da Corte, Edson Fachin, que vete a atuação de delegados da Polícia Federal (PF) em gabinetes de magistrados do Tribunal. Os dois devem se reunir novamente nesta quinta-feira, 3,

para tratar do tema.

Segundo interlocutores de Gilmar, o ministro considera que a atuação de delegados como assessores de ministros do STF abre espaço para interferências indevidas e o direcionamento de investigações.

A sugestão já havia sido levantada por Gilmar outras vezes, mas ganhou força em meio à revelação da troca de mensagens entre o ex-controlador do Banco Master, Daniel Vorcaro, e o ministro Alexandre de Moraes. O relatório da PF que detalha a relação entre os dois teve

seu sigilo removido no início desta semana pelo relator, André Mendonça. Gilmar é aliado de Moraes na Corte.

Atualmente, há cinco delegados da PF cedidos ao Supremo. Dois deles atuam no gabinete de Mendonça para reforçar investigações sobre o Banco Master e descontos indevidos dos aposentados do INSS. Outros dois estão lotados no gabinete de Moraes, e um assessora o ministro Luiz Fux. Em junho, o Ministério da Justiça convocou a maioria dos delegados cedidos a outros órgãos de volta para

a PF, mas abriu exceção para o Supremo.

Como mostrou o Estadão/Broadcast (Sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado), o presidente do Supremo tem aproveitado reuniões de rotina com os demais ministros para colher avaliações sobre a crise envolvendo o ministro Alexandre de Moraes e a situação em que se encontra o Supremo.

Edson Fachin não comentou a sugestão de Gilmar. Mas nesta quinta-feira voltou a discursar em prol da imagem do STF. “Discor-

dar não é, nem pode ser, sinônimo de odiar”. A declaração, em um dos momentos mais sensíveis da Corte, que atravessa uma crise de credibilidade sem precedentes, ocorreu na abertura da campanha ‘Paz e Tolerância nas Eleições’.

“Estamos, uma vez mais, às vésperas de um período eleitoral. É natural, e mesmo salutar, que a democracia se manifeste em sua pluralidade de vozes, projetos e visões de país. A competição entre ideias distintas é sinal de vitalidade, não de fraqueza”, disse Fachin.

JUSTIÇA

André Mendonça anuncia que vai sair de sociedade em instituto

No mesmo dia em que site revelou que a instituição de ensino privado tem contratos sem licitação com órgãos públicos, ministro diz que não recebeu lucros e que cederá suas cotas

Agência Brasil

O ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal (STF), anunciou nesta quinta-feira (3) que vai deixar a sociedade no Instituto Iter, instituição de ensino privada que oferece cursos de capacitação e pós-graduação executiva.

Em nota, Mendonça afirma que nunca recebeu lucros advindos do instituto que ajudou a fundar, em novembro de 2023, quase dois anos após ele ter tomado posse como ministro da mais alta Corte de Justiça do país.

Mendonça disse que cederá suas cotas, bem como as de sua esposa, Jainei Mendonça, de maneira que eventuais valores decorrentes da participação do casal na empresa sejam destinados para fins sociais e educacionais.

Ainda segundo Mendonça, o Iter será transformado em entidade sem fins lucrativos, “reforçando sua

vocação exclusivamente educacional e social”, à qual “o ministro permanecerá prestando serviços exclusivamente acadêmicos, na qualidade de professor”. No site do Iter, Mendonça é apontado como professor do curso Arte e a Ciência da Oratória.

De acordo com o ministro, a decisão de transformar o Iter em entidade sem fins lucrativos foi tomada em conjunto com o presidente do instituto, Victor Godoy Veiga.

Mendonça e Veiga foram ministros de Estado

durante o governo de Jair Bolsonaro. O primeiro comandou o Ministério da Justiça e Segurança Pública entre abril de 2020 e março de 2021. Veiga chefiou o Ministério da Educação de março de 2022 a janeiro de 2023.

A Revista Fórum noticiou, na manhã desta quinta, em seu site, que, desde que foi fundado, o Iter firmou ao menos 55 contratos com órgãos públicos de 14 unidades federativas. Somados, os contratos envolvem valores da ordem de R\$ 10,8 milhões.

De acordo com a apuração do jornalista Plínio Teodoro, da Fórum, 54 desses contratos foram formalizados por contratação direta, sem licitação.

Honra

Também nesta quinta-feira, em meio à crise no STF, o ministro falou em “honrar a confiança” do povo e abençoar o Judiciário em discurso a representantes de entidades de diferentes religiões. Ele participou de evento de celebração do Pacto Nacional pela Paz

e Tolerância nas Eleições 2026, firmado pelo Tribunal Superior Eleitoral (TSE).

“Que Deus os abençoe nessa missão, e que Deus nos abençoe também desse lado da mesa, e todos que representam o Poder Judiciário e o sistema de Justiça como um todo. Que nós possamos honrar a confiança que o principal, que é o povo, o cidadão, deposita não só em nós, mas também em cada um dos senhores e das senhoras”, afirmou Mendonça, que é evangélico e pastor da Igreja Presbiteriana.

O ministro ainda destacou a importância das instituições religiosas para a sociedade. “Os senhores alcançam locais que o Estado brasileiro não consegue alcançar. Os senhores estão, por vezes, onde não há saúde, psicólogo, segurança, e são a grande autoridade que preservar essa unidade social”, disse o ministro às lideranças.

Ele prosseguiu falando que o processo eleitoral “não depende só do TSE” e do funcionamento das urnas, mas também das religiões, por meio da conscientização sobre a segurança e importância do voto.

Luiz Silveira / STF



Segundo Mendonça, o Iter será transformado em entidade sem fins lucrativos, “reforçando sua vocação exclusivamente educacional e social”

STF derruba autodeclaração de pobreza

Recurso para obter gratuidade na Justiça do Trabalho ainda é válido para quem ganha até R\$ 5 mil

Estadão Conteúdo

A autodeclaração de pobreza é insuficiente para obter gratuidade no acesso à Justiça do Trabalho, decidiu o Supremo Tribunal Federal (STF) nesta quinta-feira, 3. Por maioria, os

ministros também estabeleceram que o benefício é válido para quem ganha até R\$ 5 mil. Acima desse patamar, será exigida comprovação de insuficiência de recursos para arcar com os custos processuais.

Os ministros derrubaram o trecho da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) que garante a gratuidade a quem recebe até 40% do teto da Previdência

(R\$ 3.262,96). A crítica do setor produtivo era que o limite não era respeitado devido ao entendimento do Tribunal Superior do Trabalho (TST), que concedia a gratuidade com base em mera autodeclaração. Esse entendimento também foi derrubado pelo Supremo.

O resultado atende parcialmente à ação movida pela Confederação Nacional do Sistema Financeiro

(Consif). A entidade pedia a confirmação do limite de 40% do teto da Previdência e o fim da autodeclaração. O argumento é que não exigir a comprovação de renda “esvazia” a eficácia do limite fixado na CLT.

Venceu o voto do ministro Gilmar Mendes, para quem a autodeclaração “tem gerado situações verdadeiramente esdrúxulas” Ele ressaltou que o objeti-

vo não é reduzir o acesso à Justiça, mas “ampliar sua efetividade sistêmica, direcionando o benefício para quem dele efetivamente depende”.

O ministro Luiz Fux, que acompanhou o voto de Gilmar, destacou que a autodeclaração “acaba prejudicando” aqueles que realmente necessitam da gratuidade, por causa da sobrecarga do Judiciário.

INTERNACIONAL

EUA descartam diálogo com Irã enquanto houver ataques a navios

Segundo o vice-presidente americano, JD Vance, negociação está condicionada ao fim das ofensivas contra embarcações comerciais no Estreito de Ormuz. Trump celebra outra opção

Reprodução / X

Estadão Conteúdo

O vice-presidente dos Estados Unidos, JD Vance, disse nesta quinta-feira que o governo Trump não vai dialogar com o Irã até que eles “parem de atirar em navios”, mas enfatizou que não chamaria as tensões recentes com o regime persa de “guerra”.

Vance, em coletiva de imprensa na Casa Branca, reafirmou que os EUA dispõem de um conjunto de medidas a serem empregadas contra Teerã, caso necessário, e que não há operações de combate de grande porte em andamento no momento.

Segundo ele, só não há uma crise de oferta de energia por causa da segurança que Washington está oferecendo no Estreito de Ormuz, e a China está disposta a assumir uma postura mais responsável em relação às sanções ao Irã.

O vice-presidente afir-

mou também que os contribuintes americanos sairão ganhando com o acordo petrolífero com a Venezuela, em meio à maior oferta de óleo.

Vance ainda culpou as políticas “muito ruins” do governo Joe Biden pela alta da inflação, acrescentando que o problema não surgiu da noite para o dia e levará certo tempo para ser corrigido.

“Estamos fazendo tudo o que podemos para reduzir os preços”, frisou. De acordo com Vance, os preços da gasolina estão altos porque o Irã está atacando navios, mas cerca de 15 milhões de barris de petróleo passaram pelo Estreito de Ormuz ontem. O vice-presidente não informou a fonte do dado.

Perguntado sobre quando o preço da gasolina nos EUA deve voltar aos US\$ 3 o galão, ele respondeu: “não vou fazer promessas sobre quando os preços da gasolina vão cair”. Ele também disse que não vai estabelecer um “prazo artificial” para o fim da guerra no Irã.

A respeito da política monetária, Vance expressou que é “correto” e “responsável” que o Federal Reserve (Fed)



JD Vance reafirmou que os EUA dispõem de medidas a serem empregadas contra Teerã, caso seja necessário

reduza as taxas de juros.

Trump e Síria

Ao mesmo tempo em que Vance se nega a conversar com o Irã, o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, compartilhou nesta quinta-feira uma notícia do The Washington Post que aponta que a Síria está se apresentando como uma alternativa ao Estreito de Ormuz. “Isso é ótimo!”, escreveu o republicano na

Truth Social.

Segundo a matéria, a Síria, sob o comando de seu novo presidente, Ahmed al-Sharaa, está se apresentando como um corredor terrestre relativamente estável para o transporte de energia e mercadorias, além de uma alternativa ao Estreito de Ormuz.

Governos internacionais e fornecedores de energia já estão aderindo à iniciativa e, quando a Casa Branca divulgou o projeto do oleoduto

junto a altas autoridades sírias e iraquianas, o enviado especial de Trump, Tom Barrack, afirmou que isso ajudaria a tornar Ormuz “uma questão secundária”.

O secretário do Tesouro dos EUA, Scott Bessent, e o secretário de Energia, Chris Wright, minimizaram nesta semana a importância do Estreito, ao afirmarem que a via se tornará menos relevante com a construção de novos oleodutos e rotas alternativas.

Instalações iranianas são reparadas

Ministro do Petróleo diz que grande parte dos danos ao setor de energia já foi recuperada

Estadão Conteúdo

O ministro do Petróleo do Irã, Mohsen Paknejad, afirmou nesta quinta-feira que uma parcela significativa dos danos causados às instalações de energia do país durante as duas guerras mais recentes já foi reparada.

Segundo ele, os trabalhos de reconstrução, re-

cuperação da capacidade e expansão seguem em ritmo acelerado. “Uma grande parte dos danos causados às instalações de energia durante as duas guerras recentes foi reparada”, disse Paknejad, em balanço sobre os dois primeiros anos do atual governo iraniano.

O ministro destacou que trabalhadores do setor permaneceram em atividade mesmo durante os ataques. Segundo ele, funcionários continuaram carregando na-

vios sob bombardeios e não abandonaram seus postos mesmo em Kharg, importante centro de exportação de petróleo iraniano.

Paknejad afirmou que a pequena área de Kharg foi alvo de 550 ataques durante a guerra de 40 dias, no ano passado. “Nossos honrados colegas não abandonaram o campo nem mesmo sob bombardeios”, declarou.

O ministro também disse que o Irã deixou de importar diesel após anos de depen-

dência externa e afirmou que o presidente iraniano, Masoud Pezeshkian, manteve o acompanhamento do fornecimento de energia mesmo durante os períodos de conflito, incluindo iniciativas para reduzir a queima de gás em flares.

Acidente

Um carro atingiu um grupo de manifestantes pró-governo que estava reunido nas ruas de Mashhad, na

província de Khorasan Razavi, no norte do Irã, e matou quatro pessoas, na noite de terça-feira.

Antes de atingir as vítimas, o motorista, de 35 anos, colidiu com outro veículo que trafegava em uma faixa paralela. A Polícia de Trânsito Urbano do Comando de Aplicação da Lei do Irã afirmou que o motorista, que tinha histórico de convulsões, perdeu o controle da direção após sofrer uma nova convulsão.

INTERNACIONAL

Vladimir Putin vê chance de paz com a Ucrânia e confia em Trump

Presidente russo disse que vê disposição no americano em manter um diálogo construtivo para ajudar a acabar com a guerra. Representantes dos dois países estão em contato

Estadão Conteúdo

O presidente da Rússia, Vladimir Putin, afirmou nesta quinta-feira (3) que ainda vê chances de negociações de paz construtivas com a Ucrânia e disse acreditar que o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, está disposto a manter um diá-

logo positivo com Moscou. As declarações foram feitas durante a sessão plenária do Fórum Econômico do Leste. “Há chances? Na minha opinião, sim, elas existem”, disse Putin sobre uma possível negociação para encerrar a guerra, de acordo com declarações reunidas pelo pool de imprensa do Kremlin, organizado pela agência RIA Novosti. Segundo ele, Rússia e Ucrânia devem ser as principais responsáveis por al-

cançar um acordo, embora seja grato a países que tentam contribuir para uma solução, entre eles Estados Unidos e China. Putin afirmou ainda que os contatos com o governo de Donald Trump continuam, inclusive por meio de serviços de inteligência e representantes designados pela Casa Branca. “O presidente Trump, pelo que entendo, sinto e vejo, está disposto a esse trabalho positivo e construtivo”, de-

clarou. O líder russo acrescentou que Moscou é favorável à retomada plena das relações com Washington, mas ressaltou que isso “não depende apenas” da Rússia. Ao tratar das perspectivas de paz, Putin disse que ataques contra embarcações civis russas e ameaças contra aviões civis dificultam negociações bilaterais com Kiev. Ele classificou essas ações como “terrorismo de Estado” e acusou aliados ocidentais da Ucrânia que não as condenam de se tornarem “cúmplices do terrorismo internacional”. No campo militar, Putin afirmou que tropas russas avançam diariamente em todos os setores da linha de contato e que o ritmo das operações aumentou recentemente. Também descartou, no cenário atual, a necessidade de uma nova mobilização na Rússia e classificou rumores nesse sentido como uma “operação de informação” do adversário.

Drone

Enquanto as conversas não avançam, uma mulher morreu após um ataque de drone ucraniano contra um ônibus nesta quinta-feira, em

Horlivka, na região de Donetsk, no leste da Ucrânia, segundo a agência estatal de notícias russa TASS. A cidade, chamada de Gorlovka em russo, está sob controle da Rússia desde 2014. Segundo a TASS, inicialmente, o prefeito de Horlivka, Ivan Prikhodko, nomeado pelas autoridades russas, afirmou que o ataque ucraniano na cidade deixou cinco pessoas feridas. Depois, a assessoria de imprensa da administração municipal confirmou à agência que uma mulher havia morrido. O ataque não foi confirmado por veículos de imprensa independentes nem pela mídia ucraniana. Os governos dos dois países não se manifestaram publicamente até o momento. Nos últimos meses, Ucrânia e Rússia têm ampliado o número de ataques. Na semana passada, um ataque russo contra um armazém a oeste de Kiev deixou pelo menos 38 mortos, tornando-se o ataque mais letal da guerra neste ano. A Ucrânia, por sua vez, tem atacado refinarias de petróleo, navios e centros de distribuição de comércio eletrônico na Rússia com armas de longo alcance.



▲ Putin acrescentou que Moscou é favorável à retomada plena das relações com Washington, mas ressaltou que isso “não depende apenas” da Rússia

Espanha resgata 44 imigrantes em barco

Embarcação africana teve problemas na travessia do mar. Dezenas estão desaparecidos

Estadão Conteúdo

O Serviço de Salvamento Marítimo da Espanha informou nesta quinta-feira, 3, que resgatou 44 pessoas e as levou para as Ilhas Canárias após um barco que transportava imigrantes da

África Ocidental enfrentar problemas no Oceano Atlântico. Os sobreviventes relataram à Cruz Vermelha que mais de 100 pessoas estavam a bordo inicialmente, incluindo mulheres e um bebê. Pelo menos cinco pessoas morreram, e dezenas estão desaparecidas e são dadas como mortas. A agência espanhola afirmou que um de seus aviões avistou uma em-

barcação em situação precária à deriva a cerca de 120 km ao sul da ilha de Gran Canaria, na tarde de quarta-feira, 2. Três sobreviventes foram imediatamente levados de helicóptero para um hospital na ilha. Os outros 41 imigrantes foram resgatados por barco e levados em segurança, desembarcando nas primeiras horas desta quinta-feira no porto de Arguineguín, onde re-

ceberam atendimento da Cruz Vermelha. O porta-voz da Cruz Vermelha nas Ilhas Canárias, José Antonio Rodríguez Verona, disse à Associated Press que todos os sobreviventes são homens, alguns menores de idade, e vinham do Mali ou do Senegal. Segundo Verona, eles estavam desorientados e desidratados e muitos desmaiaram ou vomitaram ao

chegar à terra firme. Alguns estimaram que estavam no mar havia quase um mês. Com os mantimentos se esgotando, eles ficaram doentes por beber água do mar. À medida que as pessoas morriam durante a viagem, eram jogados no oceano. Cinco corpos foram encontrados dentro do barco, mas não foram retirados devido aos ventos fortes e às ondas de 2,5 metros de altura.