



portalbenews.com.br

INSIGHT Valter Branco: nova análise do Tecon Santos 10 testará alcance da decisão do TCU ► **p3**



OPINIÃO Segurança jurídica também sustenta a infraestrutura, afirma Bruno Galoti Orlandi ► **p11**



Busca por solução sobre dragagem no Tapajós é adiada
► **HUB**

Divulgação



Maersk vai testar propulsão eólica em porta-contêineres para reduzir consumo
► **p12**

BE*Job*

Setores portuário e logístico reúnem novas vagas nas cinco regiões

► **p16**

Corredor Minas-Rio abre nova fase dos leilões de ferrovias

Primeiro certame do setor desde 2021 será realizado em dezembro e terá modelo inédito para autorização de trechos ociosos

► **p13**



PORTOS Itaqui prepara nova agenda de descarbonização 2026-2028
► **p10**

MINERAÇÃO USA Rare Earth conclui compra da Serra Verde por US\$ 2,8 bilhões
► **p14**

INTERNACIONAL Avião da Amazon sai da pista em Miami e deixa ao menos cinco mortos
► **p20**

EDITORIAL

O vento, o efeito Magnus e a descarbonização no transporte marítimo

A armadora Maersk vai instalar um rotor cilíndrico de 35 metros de altura na proa de um de seus porta-contêineres classe Lima e testar, a partir de meados do próximo ano, o quanto o vento consegue fazer do trabalho que o motor principal faz hoje com combustível fóssil. O Rotor Sail da Anemoi Marine Technologies funciona pelo efeito Magnus, o mesmo princípio que faz uma bola com efeito curvar no ar: o cilindro gira, o vento passa por sua superfície e gera força aerodinâmica que empurra o navio. A tecnologia não é nova; navios com rotores Flettner foram testados na década de 1920. O que é novo é a escala, os materiais, a integração com sistemas digitais de gestão de energia e, sobretudo, o contexto: a Organização Marítima Internacional (OMI) estabeleceu meta de emissões líquidas zero no transporte marítimo por volta de 2050, e a indústria busca, com urgência crescente, soluções que possam ser aplicadas à frota existente, sem aguardar a renovação total que levaria décadas.

O desafio técnico do projeto é específico e relevante: porta-contêineres usam praticamente toda a superfície do convés para carga, o que elimina a possibilidade de instalar os três a cinco rotores que a Anemoi normalmente coloca em graneleiros. A solução adotada, um único rotor de grande porte na proa, representa uma adaptação de engenharia que reduz o ganho potencial mas torna a instalação viável, sem comprometer a capacidade de carga da embarcação. A estimativa da Anemoi é de cerca de uma tonelada de combustível economizada e três toneladas de CO₂ evitadas por dia, por rotor, números que, projetados para uma frota de centenas de navios em operação por décadas, representam volumes que começam a ser economicamente e ambientalmente relevantes. O teste em operação comercial real, nas rotas do Atlântico Norte e Sul, é o que distinguirá a estimativa teórica do resultado verificável.

Esse teste acontece em um momento em que a indústria de navegação enfrenta uma equação difícil: a transição para combustíveis de baixa emissão, como etanol, amônia, metanol ou hidrogênio, exige navios com motores adaptados ou especificamente projetados para cada produto, o que significa que a frota em operação hoje, com vida útil de 20 a 25 anos, chegará ao final de sua operação antes que a substituição completa seja possível. Tecnologias de eficiência que reduzem o consumo da frota existente, como o Rotor Sail, como a otimização de rotas por inteligência artificial, como o Shore Power nos portos, são a ponte entre o presente e o futuro de emissões zero. Elas não resolvem o problema; compram o tempo necessário para que as soluções definitivas alcancem escala.

Para o Brasil, o resultado desse piloto tem implicação direta. O etanol brasileiro, cuja viabilidade como combustível marítimo foi demonstrada no abastecimento de um navio-cargueiro em julho em Santos (SP), compete, no horizonte das armadoras, com outras alternativas de descarbonização que incluem exatamente tecnologias como o Rotor Sail. Uma Maersk que consiga reduzir 10% ou 15% do consumo de combustível com rotores eólicos precisa de menos combustível alternativo por navio, o que não elimina a demanda por etanol, mas calibra o volume necessário. Entender como essas tecnologias se combinam — propulsão assistida pelo vento reduzindo o consumo base, combustível sustentável cobrindo o restante — é a lente correta para avaliar o mercado de etanol marítimo nos próximos anos. O teste da Maersk produzirá dados que informarão essa calibragem.

A Maersk não está testando soluções antigas. Está testando física aplicada a um problema de escala industrial com prazo regulatório definido. Cada tonelada de CO₂ evitada por dia por um rotor instalado num porta-contêineres em rota comercial real é uma prova de conceito que pode se multiplicar por centenas de navios, se o resultado for positivo. E, como o Brasil descobriu ao abastecer o CMA CGM Iron com etanol em Santos, o que parece pequeno quando é pioneiro pode se tornar padrão, quando o mercado decide que funciona.

NESTA EDIÇÃO

MANCHETE
13 Governo leva Corredor Minas-Rio a leilão em 17 de dezembro

EDITORIAL
2 “O vento, o efeito Magnus e a descarbonização no transporte marítimo”
INSIGHT
3 “O Tecon Santos 10 volta ao TCU, mas o TCU já não será mais o mesmo”, por Valter Branco

HUB
4 Busca por solução sobre dragagem no Tapajós é adiada

POLÍTICA
4 Brasileiro está mais preocupado com as eleições
6 Justiça Eleitoral oferece urnas adaptadas e transporte para PCDs
7 Cury omitiu empresas nos EUA e no Brasil em declaração ao TSE
Renan Santos convoca ato contra STF
8 TRE-MG manda ICL retirar do ar matérias sobre Nikolas e Vorcaro
Lula defende soberania em fala à nação

TRANSPORTES | PORTOS
9 Codeba propõe parceria com Marinha para fiscalizar água de lastro
10 Itaqui prepara nova agenda de descarbonização 2026-2028
Aliança inicia operação na APM Terminals Suape

TRANSPORTES | PORTOS > OPINIÃO
11 “Segurança jurídica também é infraestrutura”, por Bruno Galoti Orlandi

TRANSPORTES | NAVEGAÇÃO
12 Maersk vai testar propulsão eólica em porta-contêineres para reduzir consumo

MINERAÇÃO
14 USA Rare Earth conclui compra da Serra Verde por US\$ 2,8 bilhões
PETRÓLEO E GÁS
14 Opep+ mantém produção de petróleo em outubro

BE JOB | OPINIÃO
15 “Quatro gerações, uma responsabilidade”, por Hudson Carvalho
BE JOB
16 Setores portuário e logístico reúnem novas vagas nas cinco regiões

OPINIÃO
17 “Naming rights ideológicos”, por Waldeck Ornélas

JUSTIÇA
18 André Mendonça envia caso Moraes-Vorcaro ao plenário do STF
19 Delegados pedem que Gonet se declare impedido em investigação
Zanin cobra a Justiça Eleitoral do PR

INTERNACIONAL
20 Avião cargueiro da Amazon sai da pista em Miami e deixa ao menos cinco mortos



Sistema BE News de Comunicação

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

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

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

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira
Jacyara Lima

Diretor-geral
Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial
Roberta Riccioppo

Editor-executivo | Jornal BE News
Alexandre Fernandes

Sub-editor | Jornal BE News
Luciano Ribeiro

Editores-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



FALE COM A GENTE

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

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

PUBLICIDADE
publicidade@redebenews.com.br





VALTER BRANCO

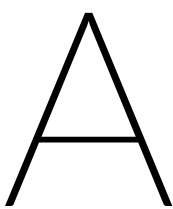
Engenheiro, consultor e executivo dos setores de Navegação e Logística Multimodal

opinioao@portalbenews.com.br

► LOGÍSTICA

O Tecon Santos 10 volta ao TCU, mas o TCU já não será o mesmo

Saída de Bruno Dantas retira do colegiado o autor do voto vencedor, justamente quando uma modelagem modificada deverá ser novamente analisada



saída anunciada do ministro Bruno Dantas do Tribunal de Contas da União (TCU) acrescenta uma nova variável à longa discussão sobre o Tecon Santos 10, antigo STS10. Sua renúncia abre uma vaga cuja indicação cabe ao Senado Federal. Rodrigo Pacheco foi aprovado pela Câmara e pelo Senado e deve ser o novo substituto.

Para o setor portuário, a mudança tem uma importância particular. Dantas foi o autor do voto vencedor no julgamento do Tecon Santos 10, concluído em 8 de dezembro de 2025. O relator era Antonio Anastasia, mas prevaleceu, por seis votos a três, a divergência apresentada por Dantas, que deu origem ao Acórdão 2.894/2025.

A discussão ia além de decidir se o leilão deveria ocorrer em uma ou duas etapas. Tratava também dos limites da interferência do TCU em uma decisão regulatória da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A posição vencedora considerou que, não havendo ilegalidade, o controle externo não deveria simplesmente substituir uma escolha técnica legítima da agência por outra que julgasse mais adequada.

Acompanharam Dantas os ministros Walton Alencar, Augusto Nardes, Aroldo Cedraz, Vital do Rêgo e Jhonatan de Jesus. Ficaram vencidos Antonio Anastasia, Benjamin Zymler e Jorge Oliveira.

Desde então, porém, o trâmite do projeto mudou.

O Governo passou a trabalhar com uma configuração diferente daquela analisada pelo Tribunal. A nova orientação admite participação mais ampla no certame e prevê desinvestimento e outros mecanismos para enfrentar eventuais problemas concorrenciais. A solução se aproxima, nesse aspecto, da alternativa defendida por Anastasia e derrotada no julgamento de dezembro.

A Casa Civil já confirmou que, concluídos os ajustes, o Tecon Santos 10 deverá retornar ao TCU. E é nesse ponto que a saída de Dantas ganha relevância.

O Acórdão 2.894/2025 continua válido. Mas há uma distinção importante: ao preservar a modelagem da Antaq, o Tribunal reconheceu que aquela solução estava dentro da competência regulatória da agência e não apresentava ilegalidade. Isso não significa necessariamente que tenha declarado aquela modelagem como a única juridicamente possível.

Essa diferença abre espaço para uma nova discussão.

Se desinvestimentos e outras salvaguardas forem considerados suficientes para enfrentar os riscos de concentração, uma configuração diferente também poderá, em tese, ser considerada legítima. Nesse caso, o TCU não estaria necessariamente contrariando sua decisão anterior, mas avaliando se uma nova solução permanece dentro dos limites legais e regulatórios.

A questão importante deixa então de ser simplesmente se o Tribunal poderá mudar de posição e passa a ser: o que mudou desde dezembro para justificar uma solução concorrencial diferente daquela que o próprio TCU decidiu preservar?

A resposta exigirá fundamentação técnica.

Se a Antaq havia identificado riscos que justificavam restringir a participação

de determinados grupos na primeira etapa do leilão, será necessário demonstrar porque esses riscos podem agora ser enfrentados por outros instrumentos. Políticas públicas não são imutáveis, estudos podem ser atualizados e remédios concorrenciais, aperfeiçoados. Mas uma mudança dessa natureza precisa explicar por que a solução anterior deixou de ser necessária ou como seus objetivos serão alcançados de outra forma.

Existe aí uma consequência interessante da própria tese que prevaleceu em dezembro. O respeito à competência técnica da agência, utilizado para preservar sua decisão diante de uma alternativa proposta no TCU, pode agora elevar a importância da fundamentação regulatória necessária para modificá-la.

Não se trata de impedir a mudança, mas de exigir coerência entre diagnóstico e solução.

A nova passagem pelo TCU também colocará os ministros que participaram do julgamento anterior diante de uma situação diferente. Cinco dos seis integrantes da maioria formada em torno da proposta de Dantas permanecem no Tribunal. Isso reduz a importância de qualquer tentativa de transformar sua saída em uma simples conta de votos.

Ao mesmo tempo, esses ministros não estarão necessariamente diante do mesmo objeto que analisaram em dezembro. Se a modelagem mudou, novos estudos e novas salvaguardas poderão levar a conclusões diferentes, sem que isso represente automaticamente uma contradição com o voto anterior.

É por essa razão que também seria precipitado especular sobre a posição de quem venha a ocupar a vaga de Dantas. Rodrigo Pacheco é praticamente certo, mas a escolha ainda não está concluída. Mesmo que venha a integrar o Tribunal, não existe base objetiva para antecipar como votaria no Tecon Santos 10.

A questão institucional é mais relevante do que a identidade do novo ministro.

O Tecon Santos 10 prevê investimentos superiores a R\$ 6,4 bilhões e deverá representar uma expansão importante da capacidade de movimentação de contêineres do Porto de Santos. Depois de sucessivas discussões sobre concentração, verticalização e condições de participação no leilão, o projeto ainda precisa superar mais uma etapa de controle antes de chegar ao mercado.

Quando retornar ao TCU, o Tribunal terá diante de si algo diferente do processo julgado em dezembro: uma modelagem revista, um precedente recente e uma composição parcialmente modificada.

A ausência de Dantas importa menos pela retirada de um voto de uma maioria que foi de seis a três, e mais pela ausência do ministro que formulou a tese vencedora, quando o Tribunal terá de definir o alcance daquela própria decisão.

Em dezembro, o TCU respondeu que a solução escolhida pela Antaq era legítima e deveria ser respeitada. Na próxima análise, poderá ter de responder a uma pergunta mais difícil: em que condições uma solução considerada legítima meses atrás pode ser substituída por outra igualmente legítima?

É essa resposta, muito mais do que a simples troca de uma cadeira no Plenário, que poderá definir o próximo capítulo do Tecon Santos 10.

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

POLÍTICA



LEOPOLDO
FIGUEIREDO
E COLABORADORES
leopoldo.figueiredo@redebenewscom.br

Dragagem no Tapajós: busca por solução é adiada

O impasse em torno da dragagem de manutenção no rio Tapajós, corredor hidroviário vital para o escoamento de grãos e combustíveis no Arco Norte, não deve ter solução no curto prazo. O senador Zequinha Marinho (Podemos-PA) afirmou que a bancada do agronegócio e do setor produtivo no Congresso Nacional decidiu transferir, para o próximo ano, os esforços para reverter o travamento das obras no trecho entre Itaituba e Santarém, no Pará. A avaliação do parlamentar ocorre após o presidente Luiz Inácio Lula da Silva vetar as intervenções de desassoreamento no leito do rio, atendendo a recomendações socioambientais e pareceres do Ministério do Meio Ambiente e do Ibama.

Frenlogi atuará

Diante do posicionamento do Poder Executivo e do calendário eleitoral do segundo semestre, Zequinha Marinho reconheceu a falta de ambiente político para alterar o cenário ainda neste ano. Segundo o senador, a estratégia parlamentar será encabeçada pela Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi). O colegiado pretende liderar as negociações no próximo ano para reapresentar os estudos de viabilidade técnica e propor saídas regulatórias para a calha do Tapajós.

Estratégia

“Ano que vem a gente vai entrar através da Frenlogi e vai puxar a discussão de novo. O Brasil não pode ficar refém da falta de navegação em uma das rotas mais importantes de exportação do Norte”, sinalizou o senador.

Por enquanto, uma solução rodoviária

Enquanto a via hidroviária permanece sem intervenção e sob ameaça de seca decorrente do fenômeno El Niño, o Governo Federal mantém o plano de contingência focado no modal rodoviário, com o transbordo das safras de Mato Grosso e do Pará para caminhões pesados, aumentando a densidade de tráfego nas rodovias BR-163 e BR-230 (Transamazônica) até os portos fluviais de transbordo e exportação.

Céu aberto na Bacia do Prata

Os governos da Argentina e do Uruguai oficializaram, na última semana, uma reformulação profunda em suas relações de transporte aéreo ao assinarem, em Montevidéu, um novo acordo de serviços aéreos. O tratado moderniza o marco regulatório bilateral e estabelece um regime amplamente liberalizado sob o conceito de “céus abertos”, contemplando tanto o tráfego de passageiros quanto o de carga aérea. A cerimônia de assinatura contou com a presença dos ministros das Relações Exteriores Pablo Quirno, pela Argentina, e Mario Lubetkin, pelo Uruguai.

Brasileiro está mais preocupado com as eleições

Segundo pesquisa Datafolha, 46% estão mais preocupados com o pleito deste ano do que estiveram em 2022

Divulgação



▲
A pesquisa também mostrou que 57% dos eleitores estão mais decididos a votar na eleição presidencial deste ano do que estavam em 2022

Estadão Conteúdo

Quase metade dos eleitores brasileiros afirma estar mais preocupada com o resultado da eleição presidencial deste ano do que estava em 2022, segundo pesquisa Datafolha. O levantamento mostra que 46% dos entrevistados estão mais preocupados, enquanto 28% dizem ter o mesmo nível de preocupação e 24% estão menos preocupados. Outros 2% não souberam responder.

O Datafolha ouviu 2.002 eleitores em 125 cidades na terça-feira, 1º, e na quarta-feira, 2. A pesquisa está registrada no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) sob o código BR-03669/2026.

A margem de erro é de dois pontos percentuais, para mais ou para menos, com nível de confiança de 95%.

Entre os eleitores de Flávio Bolsonaro (PL), 63% afirmam estar mais preocupados com o resultado da eleição do que estavam em 2022. O percentual está tecnicamente empatado com

os registrados entre os eleitores de Renan Santos (Misão) (59%), Ronaldo Caiado (PSD) (56%), Augusto Cury (Avante) (55%) e Romeu Zema (Novo) (52%).

O índice é menor entre os eleitores de Luiz Inácio Lula da Silva 30% dizem estar mais preocupados do que em 2022, outros 35% afirmam estar igualmente preocupados e 33%, menos preocupados.

Voto definido

A pesquisa também mostra que 57% dos eleitores afirmam estar mais decididos a votar na eleição presidencial deste ano do que estavam em 2022. Outros 32% dizem estar igualmente decididos e 11%, menos decididos. Um por cento não soube responder.

Os eleitores de Flávio Bolsonaro e Lula aparecem tecnicamente empatados nesse quesito. Entre os que declaram voto em Flávio, 68% dizem estar mais decididos a votar. Entre os eleitores de Lula, são 61%. A margem de erro nesses recortes é de quatro pontos percentuais, para mais ou para menos.

Entre os eleitores não alinhados nem a Lula nem a Bolsonaro, 40% afirmam estar mais decididos a votar do que em 2022, enquanto 41% se dizem igualmente decididos. Outros 18% afirmam estar menos decididos.

Engajamento

O levantamento também mediu o engajamento dos eleitores em fazer campanha para algum candidato. Para 32%, a disposição é menor do que em 2022. Outros 45% afirmam estar igualmente engajados e 18% dizem estar mais engajados. 5% não souberam responder.

Também nesse quesito, eleitores de Flávio Bolsonaro e Lula estão tecnicamente empatados. Entre os que declaram voto em Flávio, 26% afirmam estar mais engajados, 25% menos e 44% igualmente engajados.

Entre os eleitores de Lula, 20% dizem estar mais engajados, 27% menos e 48% igualmente engajados.

Na eleição presidencial de 2022, Lula venceu Jair Bolsonaro (PL) no segundo turno, com 50,9% dos votos válidos, ante 49,1%.

CALENDÁRIO BRASIL EXPORT 2026

CONFIRA A PROGRAMAÇÃO

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

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

www.forumbrasilexport.com.br

GRUPO
**BRASIL
EXPORT**

POLÍTICA

Justiça Eleitoral oferece urnas adaptadas e transporte para PCDs

Programa “Seu Voto Importa” busca eliminar dificuldades que portadores de deficiência física ou dificuldade motora enfrentam para votar. É necessário fazer pedido prévio

Agência Brasil

Diante do crescimento expressivo do número de eleitores com algum tipo de deficiência física ou dificuldade motora, a Justiça Eleitoral estruturou uma série de iniciativas que permitem a esses cidadãos e cidadãs exercer o direito ao voto com autonomia e dignidade.

Dados do Tribunal Superior Eleitoral (TSE) indicam que o eleitorado com alguma deficiência aumentou quase 14 vezes (ou 1.290%) em 16 anos, saltando de 141.690, em 2010, para os atuais 1.970.165. Sobre as candidaturas, a base de dados do tribunal só informa a evolução dos últimos quatro anos, período no qual o pedido de registros passou de 489 para 524.

Com o Programa Seu Voto Importa, instituído em fevereiro de 2026, pela Resolução 23.753, a Justiça Eleitoral se compromete a viabilizar, no dia da eleição, mediante pedido prévio,

transporte especial gratuito para eleitores que enfrentam dificuldades para chegar aos locais de votação devido a algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida.

O transporte será viabilizado pelos tribunais regionais eleitorais (TREs) em suas respectivas unidades federativas, por meio de acordos de cooperação técnica. Para o primeiro turno, em 4 de outubro, os interessados têm até o dia

14 de setembro para formalizar o pedido presencialmente, em um cartório eleitoral, ou por meio dos canais de atendimento informados no site do TRE responsável pelo local de votação.

A solicitação pode ser entregue pelo próprio eleitor ou eleitora, ou por seu procurador legal, curador ou apoiador. Também será necessária autodeclaração ou documentação que comprove a deficiência ou

a dificuldade de locomoção.

O TRE de São Paulo, por exemplo, informou, na sexta-feira (4) que o serviço será disponibilizado em mais de 300 cidades do estado, contemplando pessoas com deficiência e que apresentarem dificuldade para se movimentar, incluindo idosos, gestantes, lactantes, pessoas com crianças de colo e pessoas obesas.

Urnas

As urnas eletrônicas também contarão com novidades que visam facilitar o ato de votar para milhares de pessoas. De acordo com o TSE, uma nova fonte tipográfica – Atkinson Hyperlegible, desenvolvida pelo Braille Institute –, mais legível, facilitará a leitura para pessoas com deficiência visual.

Além disso, uma barra de progresso fixa na parte superior da tela orientará o eleitor durante todas as etapas da votação, tornando o processo mais intuitivo.

Recursos de acessibilidade que já vinham sendo empregados também foram ampliados. Caso dos intérpretes de Libras, que além de informar o cargo em votação, passam a indicar situações como voto em branco, voto nulo e voto de legenda.

“Assegurar condições para que todas as pessoas possam exercer em igualdade de condições seus direitos políticos de forma plena está no centro da missão da Justiça Eleitoral”, comentou o Diretor de Assuntos Estratégicos do TSE, o defensor público do Rio de Janeiro William Akerman, durante audiência pública realizada pela Comissão de Direitos Humanos do Senado, na quinta-feira (3).



Reprodução / Redes Sociais

O eleitorado com alguma deficiência aumentou quase 14 vezes desde 2010

Candidaturas de autistas quintuplicam

As candidaturas de pessoas que se declaram autistas cresceram mais de cinco vezes entre as eleições gerais de 2022 e as de 2026, saltando de 13 para 70 os pedidos de registro.

Trinta e nove desses candidatos concorrem a uma vaga como deputado estadual. Outros 22 almejam ser eleitos deputado federal. Há também cinco candidatos à

Câmara Legislativa do Distrito Federal; três a vice-governador e um a primeiro suplente.

Os números são do Tribunal Superior Eleitoral (TSE) e vão na contramão das candidaturas gerais, que diminuíram de 29.262, em 2022, para 20.829, este ano – dado que ainda pode variar, conforme o TSE atualiza sua base de dados.

Segundo o Ministério da

Saúde, o Transtorno do Espectro Autista (TEA) é uma condição do desenvolvimento do cérebro que pode afetar a comunicação, as interações sociais e os comportamentos, manifestando-se de formas diferentes em cada pessoa, de quadros leves até casos que exigem maior apoio.

O Manual Diagnóstico e Estatístico de Transtornos

Mentais (DSM-5), da Associação Americana de Psiquiatria (APA), classifica o TEA em diferentes níveis de suporte, conforme o grau de autonomia de cada pessoa. Em geral, uma pessoa com autismo de nível 1 de suporte que recebe ajuda adequada tem plenas condições de trabalhar, estudar, praticar atividades culturais e físicas, desenvolvendo uma vida

independente e exercendo plenamente sua cidadania.

No total, 524 candidatos declararam à Justiça Eleitoral que têm algum tipo de deficiência física (208); visual (112); auditiva (59) entre outras (145), incluindo o autismo.

Eles disputarão a preferência de 158,7 milhões de eleitores - 1,97 milhão têm algum tipo de deficiência.

Cury omitiu empresas nos EUA e no Brasil em declaração ao TSE

Campanha do candidato do Avante à presidência disse que as participações omitidas são inexpressivas no patrimônio dele. A equipe garante que inconsistências serão corrigidas

Reprodução / Facebook

Estadão Conteúdo

O presidenciável Augusto Cury (Avante) omitiu empresas das quais é sócio na auto-declaração de bens ao Tribunal Superior Eleitoral (TSE). O candidato a presidente declarou um patrimônio de R\$ 242,2 milhões à Justiça Eleitoral, mas não informou suas participações em três empresas sediadas na Flórida, nos Estados Unidos, além de duas firmas no Brasil. A informação foi revelada pelo jornal Folha de S.Paulo e confirmada pelo Estadão.

Em nota, a campanha de Cury informou que as participações omitidas são “inexpressivas” no patrimônio do candidato, que foi construído “de forma lícita”. A equipe do empresário também disse que “eventuais inconsistências” serão corrigidas. O pedido de retificação não havia sido enviado até a manhã deste domingo, 6.

Ao TSE, Cury declarou ter participações societárias de sete empresas, entre firmas sediadas no Brasil e no exterior. Segundo a Folha, cinco companhias das quais ele é sócio ficaram de fora da



Augusto Cury fez campanha em Araçatuba no sábado e celebrou o seu crescimento nas pesquisas de intenção de voto

declaração. Três delas estão sediadas na Flórida: a Cury Academia Comportamental, a Contemplare Investments e a Free Mind Publish.

No Brasil, Cury não declarou a sociedade na Contemplare e na Academia de Pensar e Brincar, ambas sediadas em Ribeirão Preto, no interior de São Paulo.

Escritor de livros de autoajuda, Cury aparece em terceiro lugar na pesquisa Quaest divulgada nesta quarta-feira, 2. Com 10% das intenções de voto nos dois cenários avaliados pelo

levantamento, o candidato cresceu oito pontos em relação à rodada anterior da pesquisa. Apesar da guinada, ele ainda está distante dos candidatos Lula (PT) e Flávio Bolsonaro (PL), que polarizam a disputa.

Cury tem tido um reforço em suas redes sociais: o apoio de um exército de microinfluenciadores que não costumam publicar conteúdo sobre política nem demonstrar interesse pelo tema, além de profissionais ligados ao coach Pablo Marçal, também presidenciável

pelo PRTB.

Pacificação

Augusto Cury fez no sábado, 5, na cidade de Araçatuba, interior paulista, uma carreata denominada de ‘pacificação’. O escritor criticou a polarização que ainda existe na política brasileira, classificando-a de ‘insana’ e dizendo que o Brasil não pertence nem à família ‘Bolsonaro’ e nem à família ‘Lula da Silva’ e que é preciso focar em projetos e não em ataques pessoais.

No sábado, o candidato celebrou o seu crescimento nas pesquisas de intenção de voto. “Fiquei sabendo que no Ceará tive o maior crescimento da história do Brasil em uma semana”, destacou, citando que saiu de 0,2% em junho para 12,3%.

Os dados se referem à pesquisa Atlas/Focus, divulgada na sexta-feira, 4, realizada entre os dias 28 de agosto a 2 de setembro, e com registro BR-07411/2026. Ele agradeceu o eleitor nordestino e de todas as regiões do País.

“O Brasil tem cura e merece ser pacificado”, frisou Cury, na carreata feita em Araçatuba.

Em um post na sua conta oficial do Instagram, o candidato ainda disse: “Os brasileiros estão percebendo que existe, sim, um novo caminho para o País. O Ceará mandou um recado forte. E o Nordeste começa a mostrar que a esperança também cresce quando encontra coragem.”

Na carreata, Cury agradeceu pessoas de todas as vertentes religiosas. “Já fui ateu, mas quando estudei a mente de Cristo, me curvei aos pés dele, que foi o maior pacificador da história”, disse, destacando que deseja governar para todo o Brasil.

Renan Santos convoca ato contra STF

Candidato à presidência planeja para esta segunda-feira uma manifestação no Ibirapuera, em São Paulo

Estadão Conteúdo

O candidato à presidência da República pelo Missão, Renan Santos, convocou um ato contra o Supremo Tribunal Federal (STF) e o

ministro Alexandre de Moraes. A manifestação será realizada nesta segunda-feira, 7, às 11h, no Obelisco do Ibirapuera, em São Paulo.

Santos se pronunciou sobre o suposto envolvimento de Moraes no caso do Banco Master neste sábado, 5, em vídeo no Instagram. “O Brasil precisa sair

às ruas para que tudo venha à tona sobre esse caso, que seja disponibilizado para a imprensa as conversas do senhor Daniel Vercaro com todas as autoridades da República. Que todo mundo que recebeu dinheiro do Daniel Vercaro seja exposto e que a população saiba que a Justiça vai julgá-los”, disse.

Na mesma postagem, Santos negou que irá participar de qualquer ato sendo promovido pelo seu adversário Flávio Bolsonaro (PL). “Flávio está envolvido no escândalo do Banco Master. Ele e a família dele receberam dezenas de milhões de reais do Daniel Vercaro, igualzinho o Alexandre de Moraes”, afirmou.

O clima de tensão na Corte se intensificou após a revelação de mensagens trocadas entre o ministro Alexandre de Moraes e o ex-dono do Banco Master, Daniel Vercaro, que mostraram que ambos conversaram sobre detalhes sensíveis da Operação Compliance Zero dias antes da prisão do banqueiro.

POLÍTICA

TRE-MG manda ICL retirar do ar matérias sobre Nikolas e Vorcaro

Deputado conseguiu liminar para derrubar reportagens que dizem que ele chamou o ex-dono do Banco Master de “lindão” e pediu a liberação de um ativo de minério

Estadão Conteúdo

O Tribunal Regional Eleitoral de Minas Gerais (TRE-MG) determinou neste domingo, 6, que o ICL Notícias retire do ar, no prazo de 24 horas, conteúdos divulgados em seu site e redes sociais que afirmam que o deputado federal e candidato à reeleição Nikolas Ferreira (PL-MG)

chamou o banqueiro Daniel Vorcaro de “lindão”.
Procurado, o ICL informou ainda não ter sido notificado da decisão. A decisão liminar atende parcialmente a um pedido de direito de resposta apresentado pelo deputado do PL. Na decisão, o juiz Jair Francisco dos Santos afirma ter ouvido o áudio e constatado que, em todas as passagens, o deputado do PL se referiu a Vorcaro como “Dani”, e em nenhuma delas como “lindão”.
A reportagem do ICL diz

que o termo “lindão” consta na transcrição oficial do áudio, no qual Nikolas pede que Vorcaro ajude seu advogado e ex-assessor de seu gabinete, Thiago Rodrigues de Faria, com a liberação de um ativo minerário.
“É evidente a probabilidade do direito, uma vez que houve violação da higidez e da integridade do sistema informativo devido à divulgação de notícias nas quais foi alterado o termo utilizado pelo representante para se despedir do ban-

queiro Daniel Vorcaro, que está envolvido em recentes escândalos de repercussão nacional e que culminaram em sua prisão”, escreveu Santos, em sua decisão.
O TRE-MG determinou que o ICL Notícias e o Facebook Serviços Online do Brasil (Meta) tornem indisponíveis, em até 24 horas, a reportagem publicada no site do veículo e conteúdos divulgados no Instagram e no Facebook.
Ao justificar a liminar, o juiz afirmou que o “perigo da demora” decorre da proximidade do pleito e da velocidade de propagação do conteúdo “sabidamente inverídico” na internet, o que, segundo ele, justificaria a retirada das seis publicações.

no qual o jornalista Xico Sá fala sobre o episódio.
“Em ponderação aos interesses considerados, no caso dessas três publicações, entendo que prevalece o interesse público na divulgação das matérias que tiveram como foco a análise do conteúdo do áudio, mencionando-se apenas num trecho a afirmação de que o representante teria se referido a Daniel Vorcaro como “lindão”. Também, não verifiquei uma clara intenção de divulgar notícia inverídica.”

Liberação de ativo

Em relação a outra alegação de Nikolas, de que seria inverídica e difamatória a afirmação de que ele teria pedido a Vorcaro a “liberação de ativo de minério”, o juiz não viu irregularidade eleitoral. “O fato de o representante ter procurado Daniel Vorcaro para intermediar o contato entre ele e seu amigo e advogado, considerado um irmão, sobre pendências relativas a um ativo minerário que essa pessoa possuía, abre espaço para discussão política e, em juízo perfunctório, não configura violação à legislação eleitoral.”

Vídeos mantidos

A decisão, porém, não determina a retirada de todos os conteúdos relacionados ao caso. O juiz considerou “desproporcional” remover um vídeo de mais de três minutos em que a jornalista Juliana Dal Piva, que assina a reportagem, analisa os fatos. Também foi mantido outro vídeo, reproduzido no Instagram e no Facebook,



A pedido de Nikolas Ferreira (PL-MG), a Justiça Eleitoral deu prazo de 24h para que o ICL Notícias torne os conteúdos indisponíveis

Lula defende soberania em fala à nação

Em pronunciamento pelo Dia da Independência, presidente diz que Brasil não será mais colônia

Estadão Conteúdo

Na véspera do 7 de Setembro, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) usou o pronunciamento sobre o Dia da Independência para

dar recados aos Estados Unidos e defender a soberania nacional.
“Não podemos baixar a cabeça diante de potências estrangeiras que querem transformar o Brasil, novamente, em colônia. Não somos colônia e não seremos colônia de ninguém”, afirmou no discurso veiculado na noite deste domingo, 6, em rede nacional de rádio e televisão.

A soberania nacional se tornou tema frequente na campanha de Lula à reeleição diante do novo tarifaço imposto pelo governo de Donald Trump ao Brasil.
Na fala de cerca de 3 minutos, Lula destacou que “defender a independência do Brasil é defender a nossa soberania e a nossa democracia” e “mais do que nunca, é preciso lutar pelo que é nosso”, citando as re-

servas brasileiras de terras raras, o marco legal para minerais críticos, o petróleo encontrado na Margem Equatorial e a maior fonte de água doce do mundo.
Segundo ele, as riquezas naturais devem “servir ao futuro do povo brasileiro”, ser usadas para o desenvolvimento de tecnologia, riqueza e para gerar empregos no Brasil.
“Um país soberano é

aquele capaz de defender seu território, suas fronteiras, seu meio ambiente, suas riquezas e seu povo de quaisquer interesses estrangeiros”, ressaltou o presidente.
Em mais um recado para os EUA, o presidente fez uma defesa do livre comércio e disse que nenhum governante estrangeiro pode tutelar o Brasil sobre com quem pode vender ou comprar.

TRANSPORTES | Portos

Codeba propõe parceria com Marinha para fiscalizar água de lastro

Medida foi discutida em Brasília e busca ampliar controle sobre navios e prevenir impactos ambientais

Divulgação

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) propôs uma parceria com a Marinha para ampliar o controle sobre a água de lastro utilizada por navios que atracam nos portos brasileiros. A iniciativa foi apresentada nesta quarta-feira (2), em Brasília, durante uma mesa redonda que reuniu representantes do setor portuário, órgãos públicos, comunidade científica e entidades do segmento.

A proposta prevê o compartilhamento de informações e a realização de auditorias documentais sobre a gestão da água de lastro, sem sobreposição às atribuições da Autoridade Marítima. O objetivo é estabelecer critérios mais claros para a fiscalização e garantir segurança jurídica à atuação das Autoridades

Portuárias.

O tema ganhou espaço diante dos riscos ambientais associados ao descarte irregular da água de lastro. Utilizada para garantir a estabilidade das embarcações durante a navegação, ela pode carregar organismos e outros materiais de uma região para outra. Quando descartada sem os procedimentos exigidos, pode favorecer a introdução de espécies invasoras e provocar alterações nos ecossistemas marinhos.

Um dos exemplos é o coral-sol, espécie invasora que pode competir com organismos nativos e alterar o equilíbrio da biodiversidade costeira. Os impactos também podem atingir a disponibilidade de pescados e mariscos e, conseqüentemente, comunidades que dependem desses recursos.

Durante a Mesa Redonda sobre Água de Lastro – Comitê Temático nº 8, o presidente da Codeba, Antonio Gobbo, apresentou medidas que estão sendo estruturadas pela companhia para definir critérios de fiscalização. As ações



A proposta prevê o compartilhamento de informações e a realização de auditorias documentais sobre a gestão da água de lastro, sem sobreposição às atribuições da Marinha

atendem a recomendações relacionadas a uma Ação Civil Pública movida pelo Ministério Público Federal.

Gobbo destacou a necessidade de atuação integrada entre as instituições. Segundo ele, a parceria com a Marinha permitiria aprimorar a troca de informações e fortalecer os mecanismos de controle sem interferir nas competências da Autoridade Marítima.

O secretário nacional de Portos, Alex Ávila, ressaltou

a importância da participação de diferentes setores na discussão. Segundo ele, o diálogo contribui para o aprimoramento de políticas públicas e para o enfrentamento de questões que afetam diretamente a atividade portuária.

Promovido pela Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos (FPPA), o encontro discutiu a legislação sobre água de lastro, a divisão de responsabilidades e o papel das Autoridades

Portuárias, da Marinha e dos órgãos ambientais na fiscalização.

Participaram representantes da Marinha, Codeba, Portos de Santos, Paraná e Santarém, Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Ministério de Portos e Aeroportos, Ministério Público, comunidade científica e entidades do setor.

Porto de Aratu ouve comunidades para revisar ações socioambientais

Moradores e lideranças de comunidades do entorno do Porto de Aratu-Candeias, na Bahia, participam de um diagnóstico socioambiental que vai subsidiar a revisão das ações de comunicação e educação ambiental desenvolvidas na região. O trabalho busca identificar percepções, demandas, conflitos e as relações das

populações locais com as atividades portuárias e as transformações do território.

O Diagnóstico Socioambiental Participativo (DSAP) é conduzido pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), por meio da Gerência de Meio Ambiente e Segurança do Trabalho (GMAST), e conta

com a participação das comunidades localizadas na área de influência do porto.

O levantamento servirá de base para a revisão do Programa de Comunicação Social (PCS) e do Programa de Educação Ambiental (PEA), em atendimento às condicionantes ambientais do Porto e às diretrizes do Instituto Brasileiro do Meio

Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

Entre 24 de agosto e 3 de setembro, quatro oficinas reuniram mais de 50 participantes, entre moradores, lideranças locais, representantes da Codeba e profissionais da TEMIS Meio Ambiente e Sustentabilidade.

A segunda etapa teve continuidade na sexta-feira (4), com outras seis oficinas e a participação de mais de 60 pessoas.

As informações coletadas nas entrevistas e oficinas serão utilizadas na atualização das ações de comunicação social e educação ambiental do Porto de Aratu-Candeias.

TRANSPORTES | Portos

Itaqui prepara nova agenda de descarbonização 2026-2028

Novo ciclo prevê articulação com empresas, universidades e comunidades e dá continuidade ao plano de transição energética lançado em 2022

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), responsável pela gestão do Porto do Itaqui, iniciou a elaboração da Agenda Ambiental para o ciclo 2026-2028. A iniciativa pretende estabelecer novas ações de descarbonização, monitoramento ambiental e sustentabilidade para o complexo portuário, com participação de empresas, instituições de ensino e pesquisa e comunidades da área Itaqui-Bacanga.

O primeiro encontro para construção da nova agenda foi realizado no último dia 30. Durante a reunião, foram avaliados resultados e encaminhamentos do ciclo 2023-2025 e discutidas as prioridades para os próximos anos.

As discussões foram organizadas em seis eixos: monitoramento ambiental; mudanças climáticas e descarbonização; educação ambiental; emergências ambientais; saneamento e resíduos; e fiscalização, auditoria e conformidade ambiental.

Entre os temas que devem ganhar continuidade

no novo ciclo está a redução das emissões de gases de efeito estufa. O Porto do Itaqui lançou, em 2022, um plano de descarbonização em parceria com a Fundação Valenciaport, com foco na transição energética e no envolvimento dos diferentes segmentos da cadeia logística.

A agenda anterior tam-

bém resultou na rearticulação do Comitê de Monitoramento Integrado da Baía de São Marcos e na estruturação do Comitê de Mudanças Climáticas, Qualidade do Ar e Redução de Emissões Atmosféricas.

Segundo a Emap, a descarbonização voltou a aparecer como uma das principais prioridades para

2026-2028, ao lado de iniciativas de inovação sustentável, educação ambiental e maior participação das empresas que integram o complexo portuário.

A construção da agenda prevê rodas de conversa sobre os desafios ambientais e as possíveis soluções. A Emap será responsável pela coordenação e consolidação dos compromissos, enquanto empresas parceiras deverão contribuir com suporte técnico e operacional.

A participação das comunidades do Itaqui-Bacanga também integra o processo, em uma estratégia de ampliar a articulação entre o porto, as empresas, instituições de pesquisa e a população do entorno.

O novo ciclo deverá dar continuidade às ações de sustentabilidade e transição energética iniciadas nos últimos anos, incorporando os desafios relacionados às mudanças climáticas e à redução das emissões no setor portuário.



Divulgação

O Porto do Itaqui lançou um plano em parceria com a Fundação Valenciaport, com foco na transição energética e no envolvimento dos diferentes segmentos da cadeia logística

Aliança inicia operação na APM Terminals Suape

Três escalas semanais passam a conectar Pernambuco às regiões Norte, Sudeste e Sul por serviços de cabotagem

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A Aliança Navegação e Logística começou no dia 1º a operar na APM Terminals Suape, em Pernambuco, com três escalas semanais. A nova operação integra o terminal à malha de cabotagem da companhia e amplia

as conexões do Nordeste com portos das regiões Norte, Sudeste e Sul.

As escalas foram incorporadas aos serviços ALCT 1, nos sentidos Sul-Norte e Norte-Sul, e ALCT 2. A operação atenderá cargas como alimentos, papel e celulose, plásticos, produtos químicos, máquinas e insumos industriais.

A entrada da Aliança ocorre em um corredor no qual os portos do Sul têm participação relevante no abastecimento nordesti-

no. Atualmente, 49% das cargas transportadas por cabotagem com destino ao Nordeste têm origem nessa região do país.

Entre os principais produtos movimentados nesse fluxo estão cereais, sementes e grãos, com participação de 13%, além de plásticos, com 11%, e papel e celulose, também com 11%.

Os portos catarinenses de Itapoá, Itajaí, Imbituba e Navegantes respondem por 20% das cargas destinadas a Suape. Outros 11% dos

volumes originados nesses terminais seguem para o Porto do Pecém, no Ceará.

No sentido inverso, os embarques que saem do Nordeste com destino a outros estados brasileiros têm entre os principais produtos sal, cimento e plástico, que juntos representam 45% das cargas transportadas por cabotagem.

Para a presidente da Aliança Navegação e Logística, Luiza Bublitz, a nova operação reforça a estratégia de expansão da companhia no

mercado nordestino.

“O Nordeste é uma das regiões mais dinâmicas para o crescimento da cabotagem no Brasil. Nossa chegada à APM Terminals Suape amplia a capacidade de conectar empresas nordestinas aos principais mercados consumidores nacionais, por meio de soluções logísticas eficientes. Mais do que movimentar carga, queremos apoiar o desenvolvimento econômico da região e o crescimento dos nossos clientes”, afirmou.

TRANSPORTES | Portos > Opinião



BRUNO GALOTI ORLANDI

Advogado, secretário de Assuntos Portuários e Emprego da Prefeitura de Santos (SP), mestre e doutorando em Gestão e Políticas Públicas pela Fundação Getúlio Vargas (FGV)
opinioao@portalbenews.com.br

► GESTÃO

Segurança jurídica também é infraestrutura

Infraestrutura se constrói no longo prazo. Uma obra pode levar anos para ser planejada e executada. Um contrato pode atravessar diferentes governos. Um investimento pode exigir décadas para alcançar o retorno esperado. No setor portuário, essa realidade é ainda mais evidente.

O Porto de Santos (SP) vive um momento decisivo. Novos investimentos, ampliação de terminais, melhorias nos acessos terrestres e ferroviários, aprofundamento do canal e grandes projetos estruturantes apontam para um novo ciclo de desenvolvimento. Mas, para que todo esse planejamento se transforme em resultados, não basta ter recursos, projetos e capacidade de execução. É preciso ter segurança jurídica.

E segurança jurídica, especialmente em infraestrutura, não pode ser compreendida apenas como uma questão técnica do Direito. Ela está diretamente relacionada à capacidade de um país de atrair investimentos, garantir a continuidade de projetos e oferecer previsibilidade para decisões que produzirão efeitos por muitos anos.

É justamente nesse ponto que iniciativas como a da Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura (ABDIInfra), vinculada ao Grupo Brasil Export, ganham relevância. Aproximar o Direito e o Poder Judiciário dos desafios concretos da infraestrutura brasileira significa ampliar a compreensão sobre a realidade de setores que lidam diariamente com contratos de longo prazo, investimentos expressivos, complexidade regulatória e múltiplos interesses envolvidos.

No setor portuário, essa aproximação é ainda mais necessária. Um terminal, uma ferrovia, uma obra de acesso ou o aprofundamento de um canal não são projetos isolados. Fazem parte de uma cadeia logística e econômica que depende de planejamento contínuo e de decisões capazes de preservar a confiança de quem investe e de quem opera.

Segurança jurídica não significa impedir mudanças. Leis precisam evoluir, marcos regulatórios precisam acompanhar novas

tecnologias e modelos de negócio, e políticas públicas devem responder às transformações da economia. O que precisa existir é previsibilidade: clareza sobre as regras, estabilidade institucional, respeito aos contratos e coerência nas decisões.

Essa previsibilidade é particularmente importante quando falamos de investimentos que envolvem bilhões de reais e contratos que podem se estender por décadas. Uma decisão tomada hoje pode alterar a viabilidade de um projeto, modificar o planejamento de uma empresa ou afetar a capacidade de expansão de toda uma cadeia logística.

Por isso, aproximar o Judiciário da realidade da infraestrutura não significa limitar sua atuação. Ao contrário. Significa contribuir para que as decisões sejam tomadas com uma compreensão cada vez maior sobre as características, os ciclos de investimento e os impactos econômicos e sociais de cada setor.

Santos conhece bem essa realidade. O Porto está diante de uma agenda de transformação que exige investimentos, planejamento e capacidade de execução. Mas exige também um ambiente institucional que dê confiança para que esses projetos avancem.

A competitividade portuária não depende apenas da eficiência dos terminais ou da qualidade das nossas conexões logísticas. Depende também da confiança que conseguimos construir em torno das regras, das instituições e dos contratos.

Segurança jurídica, portanto, não é um assunto restrito a nós, advogados. É uma condição para investir, planejar, gerar empregos, ampliar a infraestrutura e sustentar o desenvolvimento.

Se queremos o Porto de Santos e os portos do Brasil preparados para as próximas décadas, precisamos olhar para a infraestrutura de forma ampla. Isso inclui obras, tecnologia, logística, pessoas e investimentos. E inclui, necessariamente, um ambiente jurídico e institucional capaz de dar segurança para que tudo isso aconteça.

Bruno Galoti Orlandi escreve quinzenalmente para o BE News, com seus textos publicados às segundas-feiras.

SEGURANÇA JURÍDICA, PORTANTO, NÃO É UM ASSUNTO RESTRITO A NÓS, ADVOGADOS. É UMA CONDIÇÃO PARA INVESTIR, PLANEJAR, GERAR EMPREGOS, AMPLIAR A INFRAESTRUTURA E SUSTENTAR O DESENVOLVIMENTO

TRANSPORTES | Navegação

Maersk vai testar propulsão eólica em porta-contêineres para reduzir consumo

Tecnologia da britânica Anemoi será instalada em navio de 8,7 mil TEU a partir de 2027; projeto marca estreia dos rotores eólicos no segmento de transporte de contêineres

Da Redação
redacao.jotnal@redebeneews.com.br

A Maersk vai testar uma tecnologia de propulsão assistida pelo vento em um de seus porta-contêineres como parte dos esforços para reduzir o consumo de combustível e as emissões da frota. O projeto será desenvolvido em parceria com a britânica Anemoi Marine Technologies e prevê a instalação de um Rotor Sail de 35 metros de altura em uma embarcação da classe Lima, com capacidade para 8.700 TEU.

Segundo a Anemoi, será a primeira vez que a tecnologia será instalada em um porta-contêineres destinado ao transporte de diferentes tipos de carga. A empresa já utiliza os rotores em outros segmentos da navegação comercial, incluindo navios graneleiros.

O equipamento terá 5 metros de diâmetro e 35 metros de altura e será instalado de forma fixa no navio. A previsão é que a instalação ocorra em meados de 2027, quando começará o período de testes durante a operação comercial regular da embarcação, em viagens esperadas pelo Atlântico Norte e Sul.

O Rotor Sail é uma tecnologia de propulsão assistida pelo vento baseada no efeito Magnus. O sistema utiliza um cilindro vertical que gira e, quan-



O sistema Rotor Sail utiliza um cilindro vertical que gira e, quando o vento passa por sua superfície, gera uma força aerodinâmica capaz de produzir empuxo adicional para o navio

do o vento passa por sua superfície, gera uma força aerodinâmica capaz de produzir empuxo adicional para o navio.

Com parte da propulsão fornecida pelo vento, a potência necessária do motor principal pode ser reduzida, resultando em menor consumo de combustível e, consequentemente, em menos emissões. A tecnologia não substitui o sistema convencional de propulsão. Ela funciona como um complemento, aproveitando uma fonte de energia renovável disponível durante a navegação. A eficiência, no entanto, depende das condições de vento, da rota e das características de cada embarcação.

A Anemoi informa que normalmente instala entre três e cinco rotores em uma embarcação, com modelos que chegam a 35

metros de altura. Segundo a empresa, cada Rotor Sail pode proporcionar uma economia aproximada de uma tonelada de combustível e três toneladas de CO₂ por dia, embora os resultados variem conforme as condições de operação.

Desafio

A instalação em um porta-contêineres representa um novo desafio para a tecnologia. Diferentemente de navios graneleiros, nos quais há áreas maiores e mais livres no convés, os porta-contêineres precisam utilizar praticamente toda a superfície disponível para acomodar a carga.

Por isso, o projeto desenvolvido para a Maersk prevê um único rotor de grande porte instalado na região da proa. O equipamento será integrado aos

sistemas já existentes na embarcação, com a Anemoi responsável pelo projeto, fabricação e suporte durante a engenharia e a instalação.

A escolha também permitirá avaliar o comportamento da tecnologia em uma operação comercial real, e não apenas em testes controlados.

Para a Maersk, esse é justamente um dos objetivos do projeto. Segundo Ole Graa Jakobsen, chefe de tecnologia de frota da companhia, a propulsão assistida pelo vento é uma das alternativas com potencial para aumentar a eficiência dos navios e reduzir emissões. O executivo afirmou que o piloto permitirá à empresa adquirir experiência prática e avaliar a aplicação da tecnologia tanto em sua frota quanto no transporte de contêineres de maneira mais ampla.

Divulgação

Tecnologia

A iniciativa ocorre em um momento de crescente pressão sobre o setor marítimo para reduzir suas emissões de gases de efeito estufa. A estratégia da Organização Marítima Internacional (IMO) prevê alcançar emissões líquidas zero no transporte marítimo internacional por volta de 2050.

A propulsão eólica aparece como uma das alternativas para melhorar a eficiência energética das embarcações sem depender exclusivamente da substituição dos combustíveis utilizados atualmente.

A Anemoi foi criada em 2015 e vem desenvolvendo sistemas baseados nos chamados rotores Flettner, uma tecnologia que utiliza o efeito Magnus para transformar a força do vento em propulsão. A empresa afirma que seus equipamentos já foram instalados em diferentes segmentos da navegação comercial.

O projeto com a Maersk representa, portanto, uma mudança de escala e de aplicação: levar a propulsão eólica para os grandes navios que transportam contêineres, um dos segmentos mais relevantes do comércio marítimo mundial.

O resultado do teste poderá indicar se os rotores conseguem superar as limitações de espaço e operação características desse tipo de embarcação e se a economia obtida é suficiente para justificar a adoção da tecnologia em uma parcela maior da frota.

Governo leva Corredor Minas-Rio a leilão em 17 de dezembro

Certame será o primeiro de ferrovias em mais de cinco anos e terá dois lotes entre Minas Gerais e Rio de Janeiro

Da Redação
redacao.jotnal@redebenews.com.br

O governo federal marcou para 17 de dezembro o leilão do Corredor Minas-Rio, que será o primeiro certame ferroviário do país desde 2021. A disputa faz parte da estratégia de retomada da carteira de ferrovias e inaugura um novo modelo de chamamento público para trechos ociosos, estruturado pelo Ministério dos Transportes e validado pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

O ativo reúne 733 quilômetros de malha ferroviária entre Minas Gerais e Rio de Janeiro e será dividido em dois lotes. O primeiro, com 625 quilômetros, abrange o trecho de Iguatama (MG) a Barra Mansa (RJ) e inclui o ramal entre Varginha e Lavras. O segundo, com 107 quilômetros, liga Barra Mansa a Angra dos Reis.

A malha é operada atualmente pela Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). A futura empresa responsável pelos trechos terá de assumir a manutenção, a recuperação e a modernização da infraestrutura e terá até dois anos para apresentar um plano de recapacitação da ferrovia.

O certame de dezembro será o primeiro a utilizar o modelo de chamamento público aprovado pelo TCU em 19 de agosto. A proposta foi concebida para permitir a exploração de trechos

ferroviários ociosos por meio do regime de autorização, como alternativa ao modelo tradicional de concessão.

A aprovação pelo TCU era considerada uma etapa importante porque a modelagem deverá servir de referência para futuros chamamentos. A intenção do governo é utilizar os parâmetros definidos no processo do Corredor Minas-Rio em outros projetos, evitando que cada nova operação tenha de passar por análise integral da Corte antes de chegar ao mercado.

Com o aval do Tribunal, o Ministério dos Transportes e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) puderam avançar com a preparação do certame. O edital da primeira disputa havia sido aprovado pela reguladora em 27 de agosto.

O leilão também representa a retomada dos certames federais de ferrovias após mais de cinco anos. A última disputa realizada pelo governo

havia sido a concessão do Trecho 1 da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), em 8 de abril de 2021.

Novo modelo

O chamamento público foi desenhado para ampliar a participação privada em trechos com baixa utilização, abandonados ou que demandem investimentos relevantes para voltar a operar. Diferentemente de uma concessão, o mecanismo prevê a autorização ferroviária, modalidade em que a empresa assume por sua conta e risco a construção, recuperação ou operação de ferrovias, pátios e ramais de carga.

O formato aprovado pelo TCU, sob relatoria do ministro Bruno Dantas, também permite que trechos sem interesse operacional para as atuais concessionárias sejam devolvidos e posteriormente oferecidos a outras empresas dispostas a assumir sua recuperação e exploração.

Custo e retorno

A lógica do novo modelo busca enfrentar uma das principais dificuldades dos projetos ferroviários: o alto custo inicial das intervenções e o longo prazo para retorno do capital investido. Esses fatores costumam reduzir o interesse do mercado em ativos que exigem recuperação pesada antes de voltar a operar de forma competitiva.

Por isso, a empresa vencedora do chamamento terá até dois anos para desenvolver estudos técnicos e econômicos sobre o trecho. Nesse período, deverá avaliar a viabilidade do investimento, calcular o Valor Presente Líquido (VPL) do projeto e definir a dimensão das intervenções necessárias.

Ao fim dessa etapa, o interessado terá de apresentar detalhamento técnico, cronograma físico-financeiro e metodologia de execução das obras. Esses elementos servirão para definir se o projeto consegue se sustentar

apenas com capital privado ou se será necessário apoio público.

Caso os estudos indiquem inviabilidade econômica sem complementação de recursos, a empresa poderá solicitar aporte estatal. Esse apoio será estruturado por meio do Projeto de Recapacitação, Recuperação e Modernização da Infraestrutura Ferroviária (PREC), criado para viabilizar a reativação de trechos ociosos ou desativados no regime de autorização.

A necessidade de aporte público, porém, não garante à empresa que realizou os estudos o direito de executar o projeto. Depois de definido o valor necessário para tornar o empreendimento viável, o ativo deverá ser levado à B3 para um procedimento competitivo simplificado.

Nessa nova disputa, poderão participar outras empresas interessadas. O critério será o menor valor de aporte estatal exigido para a execução das intervenções. A empresa que se comprometer a realizar o projeto com menor necessidade de recursos públicos ficará com o ativo.

Se o vencedor da etapa competitiva não for a companhia responsável pelos estudos realizados nos dois anos anteriores, terá de indenizar a proponente original pelos custos das análises técnicas e econômicas. Assim, o modelo procura preservar o incentivo à realização dos estudos sem impedir que outra empresa assumisse o projeto em condições mais vantajosas para o poder público.



Divulgação

O ativo será dividido em dois lotes. O primeiro abrange o trecho de Iguatama (MG) a Barra Mansa (RJ) e inclui o ramal Varginha-Lavras. O segundo liga Barra Mansa a Angra dos Reis

MINERAÇÃO

USA Rare Earth conclui compra da Serra Verde por US\$ 2,8 bilhões

Operação em Goiás passa a integrar estratégia da empresa americana para formar uma cadeia de terras raras e ímãs permanentes fora da China

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

A USA Rare Earth concluiu a compra da Serra Verde, produtora de terras raras instalada em Minaçu (GO), e incorporou a operação brasileira à estratégia de construir uma cadeia integrada de minerais e ímãs permanentes fora da China.

O fechamento da transação ocorreu na quinta-feira (3) e foi comunicado pela companhia no dia seguinte.

Com a aquisição, a Serra Verde passa a fazer parte da plataforma global da empresa americana, que pretende atuar desde a mineração e o processamento dos minerais até a produção de metais, ligas e ímãs.

A Serra Verde opera a mina Pela Ema e é atualmente a única produtora de terras raras em escala comercial no Brasil. Segundo a USA Rare Earth, o ativo também é a única operação fora da Ásia capaz de produzir em escala neodímio, praseodímio, disprósio e térbio, quatro elementos usados na fabricação de ímãs permanentes.

O acordo havia sido

anunciado em abril. A operação envolveu a aquisição de 100% da SVRE Holdings, controladora da Serra Verde, por US\$ 300 milhões em dinheiro e 126,8 milhões de ações da USA Rare Earth. Com base na cotação dos papéis da companhia na época, a transação foi avaliada em cerca de US\$ 2,8 bilhões.

A parcela paga em ações precisou passar pela aprovação dos acionistas da empresa americana antes da conclusão do negócio.

Com a compra concluída, a USA Rare Earth também atualizou as perspectivas para a operação em Goiás. A Serra Verde está finalizando um programa de otimização e comissionamento da mina, com aumento gradual da produção ao longo do terceiro trimestre.

A primeira fase do projeto prevê capacidade de aproximadamente 4 mil toneladas por ano de óxidos totais de terras raras até o fim de 2026.

Uma segunda etapa de expansão já está em construção e deverá elevar a produção média anual para

cerca de 6,4 mil toneladas. O início do comissionamento dessa fase está previsto para ocorrer dentro dos próximos 12 meses.

A operação brasileira deverá ocupar papel central na estratégia da USA Rare Earth de garantir fornecimento de matérias-primas para uma cadeia integrada de terras raras fora da China, com foco principalmente na produção de insumos destinados a ímãs permanentes.

Financiamento

A aquisição também está ligada a uma estrutura de financiamento com apoio do governo dos Estados Unidos. Em agosto, a USA Rare Earth anunciou a capitalização de US\$ 1,55 bilhão de um veículo de propósito específico relacionado à compra da produção da Serra Verde.

Desse total, US\$ 750 milhões têm origem no Departamento de Guerra dos Estados Unidos. A estrutura foi montada para assegurar uma fonte de suprimento para a cadeia americana de terras raras e reduzir a de-

pendência de fornecedores asiáticos.

Com isso, a produção extraída em Goiás deverá ser integrada aos planos da companhia para processamento, fabricação de metais e ligas e produção de ímãs permanentes em mercados fora da China.

Mudança de comando

O fechamento da aquisição também provocou mudanças na liderança da USA Rare Earth. Thras Moraitis, que comandava a Serra Verde, assumiu a presidência da companhia americana e passou a integrar o conselho de administração.

Moraitis também assumirá o cargo de diretor-presidente da USA Rare Earth a partir de 1º de outubro.

Com a incorporação da Serra Verde, a companhia americana amplia sua presença na etapa de mineração e passa a controlar um ativo já em produção, num momento em que Estados Unidos e outros países buscam diversificar as cadeias de suprimento de minerais considerados estratégicos.



Divulgação

A operação envolveu a aquisição de 100% da SVRE Holdings, controladora da Serra Verde, por US\$ 300 milhões em dinheiro e 126,8 milhões de ações da USA Rare Earth

PETRÓLEO E GÁS

Opep+ mantém produção de petróleo em outubro

Sete países do grupo repetem os níveis previstos para setembro e reforçam compromisso com estabilidade e disciplina de oferta no mercado

Estadão Conteúdo

Arábia Saudita, Rússia, Iraque, Kuwait, Cazaquistão,

Argélia e Omã reafirmaram neste domingo o compromisso com a estabilidade do mercado de petróleo após reunião virtual para avaliar as condições e perspectivas do mercado global. O grupo, que integra a Opep+, decidiu manter em outubro os

níveis de produção previstos para setembro de 2026, segundo comunicado.

Os sete países também reiteraram o compromisso de atingir “plena conformidade” com a chamada Declaração de Cooperação, acordo voluntário firmado

em dezembro de 2016 entre membros da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) e produtores aliados fora do cartel - como a Rússia - para coordenar e alinhar ajustes de produção com o objetivo de estabilizar o mercado

global de petróleo e orientar o setor no longo prazo.

De acordo com a nota divulgada há pouco, o grupo continuará realizando reuniões mensais para acompanhar o mercado. O próximo encontro foi marcado para 4 de outubro.



HUDSON CARVALHO

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

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

► **GESTÃO**

Quatro gerações, uma responsabilidade

O desafio das lideranças, em qualquer geração, não é administrar idades. É formar pessoas

((A liberdade nunca está a mais de uma geração de desaparecer. É preciso lutar por ela e defendê-la a cada geração ”

Ronald Reagan (1911-2004), ator, político norte-americano e 40.º presidente dos Estados Unidos

Enquanto trabalho neste artigo, profissionais das empresas ao redor, nascidos em diferentes gerações, dividem uma estação de trabalho. Dedicam-se a um mesmo projeto. Baby boomers, Geração X, millennials e Geração Z dividem o mercado de trabalho.

Entre os representantes centrais desses quatro grupos, há quase cinquenta anos de distância. Foram formados por crises, tecnologias e modelos familiares diferentes. Experimentaram relações distintas com autoridade, carreira e estabilidade. A Geração Alfa, a próxima a entrar no mercado de trabalho, ainda observa esse cenário.

As diferenças entre gerações sempre existiram. Esse não é o problema. O perigo começa quando transformamos o contexto geral em sentença ou absolvição: uma geração seria disciplinada e resiliente; a outra, imediatista e frágil. Ao simplificar, tentando explicar tudo pelo ano de nascimento, esquecemos o essencial: pessoas continuam sendo pessoas.

O tempo muda linguagens e hábitos. Não muda o valor da honestidade, da gratidão, do respeito, da fidelidade, da solidariedade e da responsabilidade.

Esses valores não pertencem a uma geração. Pertencem ao caráter humano.

O contexto explica comportamentos; não isenta ninguém das consequências de suas escolhas.

Karl Mannheim mostrou que pessoas situadas no mesmo período histórico compartilham experiências que influenciam sua visão de mundo. Influenciam — não determinam. Albert Bandura demonstrou que o ser humano não é apenas produto do ambiente: também age sobre ele, aprende pelo exemplo e participa da construção da própria trajetória. O meio ajuda a explicar quem nos tornamos, mas não responde pelas escolhas que fazemos.

Isso nos impõe uma pergunta desconfortável. Se os mais jovens demonstram pouca tolerância à frustração, imediatismo ou dependência excessiva de reconhecimento, quem os educou, protegeu e recompensou? Uma geração não surge do nada. Houve um mundo anterior que a construiu.

O aforismo popularizado por G. Michael Hopf afirma que tempos difíceis criam homens fortes; homens fortes criam tempos fáceis; tempos fáceis criam homens fracos; e homens fracos criam tempos difíceis. É uma provocação, não uma condenação coletiva. Tempos fáceis produzem pessoas fracas quando eliminam da equação o esforço, limites, responsabilidade e consequências.

Uma geração forte não precisa reproduzir nos filhos as privações que enfrentou. Precisa usar os recursos conquistados para elevar a natureza dos desafios: proteger sem impedir o fracasso, oferecer condições sem dispensar esforço e dar autonomia com prestação

de contas. A geração seguinte precisa partir de um ponto mais alto e chegar ainda mais longe.

Assim o círculo torna-se virtuoso: pessoas fortes constroem tempos melhores; tempos melhores ampliam oportunidades; que, acompanhadas de responsabilidade, formam pessoas ainda mais fortes. Não precisamos deixar para a próxima geração as dificuldades que enfrentamos. Precisamos deixar desafios à altura das facilidades que conquistamos.

Essa discussão atravessa as portas das empresas a cada contratação. Profissionais trazem consigo uma história de formação, uma relação com autoridade, uma compreensão do trabalho e seus valores. Comportamentos aceitos, recompensados e repetidos deixam de ser individuais e passam a compor a cultura organizacional.

Uma empresa não contrata uma geração. Contrata uma pessoa. Pode adaptar linguagens, modelos de trabalho e formas de liderança; não pode relativizar caráter sob a justificativa de que “essa geração é assim”. Pesquisas da McKinsey indicam que trabalhadores de diferentes idades desejam muitas das mesmas coisas: liderança respeitosa, desenvolvimento, significado e reconhecimento. A Harvard Business Review também destaca que a convivência intergeracional bem conduzida amplia aprendizagem, confiança e colaboração.

Silvia e eu criamos nossas filhas, Camilla e Giulia, dessa maneira. Não reproduzimos as dificuldades que enfrentamos, mas não permitimos que as facilidades eliminassem esforço, limites, respeito e responsabilidade. Demos melhores condições de partida para que construíssem os próprios caminhos. Hoje, nosso maior orgulho não está apenas no que conquistaram, mas nas pessoas que se tornaram. Acreditamos estar deixando para o mundo seres humanos melhores do que nós mesmos somos.

São essas convicções que levo para a direção da BE Executive Academy, onde a convivência entre gerações será realidade cotidiana. Teremos jovens e talentosos professores ensinando executivos experientes, enquanto profissionais de longa trajetória compartilharão conhecimento com quem começa. Os três pilares nos quais baseamos nossa existência como instituição dão sentido a esse encontro: aprendizado avançado, aplicação imediata do conhecimento e, acima de tudo, o networking formado ou ampliado em cada curso. O conhecimento transforma quando aplicado; as relações multiplicam essa transformação depois da aula.

É difícil imaginar exemplo melhor de liderança intergeracional: diferentes idades, repertórios e trajetórias ensinando, aprendendo, aplicando e construindo juntas. Toda geração tem algo a ensinar — e a responsabilidade de continuar aprendendo.

A grandeza de uma geração não está em provar que foi melhor do que a seguinte. Está em formar pessoas capazes de superar suas virtudes, corrigir suas falhas e entregar um mundo melhor aos que virão. Isso não é culpa. É responsabilidade, uma palavra que nunca envelhece.

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



O setor portuário e logístico reúne novas oportunidades de trabalho em diferentes regiões do Brasil. As vagas contemplam áreas como operações portuárias, transporte, movimentação de cargas, logística, frota e comércio exterior, com oportunidades para profissionais com diferentes níveis de escolaridade e experiência.

REGIÃO NORTE

► *Ensino não informado*

OPERADOR DE PONTE ROLANTE

Empresa: Amazon Aço
Cidade: Manaus - AM
Benefícios: Salário compatível com o mercado, plano de saúde, cesta básica (cartão Alelo), rota, alimentação no local, seguro de vida e convênios com Faculdade Estácio, odontológico, drogaria e cartão ECXCard.
Link de inscrição:
<https://bit.ly/4zZTxdQ>

► *Ensino Médio completo*

CONFERENTE DE CARGA E DESCARGA

Empresa: Manaós Transporte
Cidade: Marabá - PA
Requisitos: Experiência comprovada em atividades de carga, descarga e movimentação de mercadorias, além de boa comunicação e disposição para garantir a satisfação dos clientes.
Atividades: Realizar o carregamento de mercadorias, movimentando caixas, paletes e produtos para dentro de caminhões ou armazéns utilizando equipamentos adequados; realizar a descarga de produtos, retirando mercadorias dos veículos de transporte e conferindo os volumes e a integridade dos itens.
Link de inscrição:
<https://goo.su/pCSXz>

REGIÃO NORDESTE

► *Ensino não informado*

SUPERVISOR DE OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

Empresa: Incatep
Cidade: Candeias - BA
Requisitos: Conhecimento e experiência em operações portuárias.
Link de inscrição:
<https://goo.su/SSba>

► *Ensino médio completo*

AUXILIAR DE LOGÍSTICA

Empresa: Não informado
Cidade: Salvador - BA
Requisitos: Vivência na área portuária, Excel intermediário, atenção aos detalhes, comunicação, noções de logística e trabalho em equipe. CNH A ou B é desejável, assim como morar nas imediações.
Atividades: Auxiliar no controle, programação e coordenação das operações de transporte, assegurando a segurança dos meios de transporte e dos equipamentos, além de monitorar embarques, transbordos e desembarques de carga; realizar a troca de turno, passando todas as ocorrências e demandas do turno anterior para a equipe de logística que está assumindo; fazer a separação e organização das notas e tickets e entregar para a analista de logística; acompanhar as operações em porto, fábricas e trepostos; realizar relatório de todas as anomalias geradas nos pontos de carregamento e descarga, com tempo e motivo; prestar suporte ao rastreamento, abastecimento e manutenção.
Link de inscrição:
<https://goo.su/Lq1s>

REGIÃO CENTRO-OESTE

► *Ensino Médio completo*

AUXILIAR OPERACIONAL

Empresa: Ma Silva Consultoria
Cidade: Cuiabá -MT

Atividades: Auxiliar no descarregamento de material que vem da usina com ajuda de ponte rolante; carregar os materiais para clientes; ajudar a organizar o estoque e realizar a separação de materiais.
Link de inscrição:
<https://goo.su/3REmzD>

MOTORISTA

Empresa: Atlanta Transportes
Cidade: Goiânia - GO
Requisitos: Habilitação categoria D apta para transporte remunerado, experiência de até 6 meses em carteira, noções de informática e conhecimento de romaneios e notas fiscais. Comunicação e proatividade são fundamentais, além de disponibilidade para viagens curtas de dois ou três dias.
Atividades: Realizar entregas em rotas portuárias e no interior.
Link de inscrição:
<https://goo.su/hYMQ>

REGIÃO SUDESTE

► *Ensino não informado*

ANALISTA DE FROTA

Empresa: Normatel
Cidade: Vitória - ES
Requisitos: Experiência com transporte multimodal, conhecimento em cabotagem, transporte marítimo e rodoviário, domínio dos conceitos de ETD, ETA, Booking, B/L, Demurrage e Detention, Excel avançado e conhecimento em ERP, WMS e TMS. Power BI é desejável.
Atividades: Realizar cotações para negociar fretes com transportadoras; selecionar e contratar transportadoras para operações rodoviárias, marítimas e de cabotagem; acompanhar toda a operação logística desde a coleta até a entrega e internalização dos produtos; monitorar embarques, trânsito, chegada

de navios e devolução de contêineres; programar e agendar recebimentos junto ao armazém e áreas operacionais; controlar prazos, custos de frete e despesas adicionais.
Link de inscrição:
<https://goo.su/9LC13>

► *Ensino Superior completo*

ANALISTA DE COMÉRCIO EXTERIOR

Empresa: Ceva Freight Management
Cidade: Santos - SP
Requisitos: Inglês fluente (obrigatório) e residência em Santos ou região.
Atividades: Coordenar embarques de importação marítima, mantendo contato com clientes no Brasil, agentes no exterior, companhias marítimas, despachantes e terminais portuários, visando o atendimento ao cliente; organizar documentos físicos e digitais; realizar a coordenação e o agenciamento de cargas de importação marítima; atender clientes; corrigir documentos e realizar instruções de embarque; atuar nos processos de HBL e MBL; acompanhar cargas junto ao cliente; solicitar e revisar documentos; enviar pré-alertas; realizar a manutenção e inclusão de processos em planilhas específicas de controle; fazer e receber instruções de embarque (R.I.) junto à origem; e executar outras atividades correlatas ao cargo.
Link de inscrição:
<https://goo.su/4pP4U2h>

REGIÃO SUL

► *Ensino Superior completo*

CONTROLADOR DE LOGÍSTICA

Empresa: Grupo Arena
Cidade: Ponta Grossa - PR
Requisitos: Graduação completa em Logística ou

áreas correlatas, proatividade, organização, capacidade de trabalhar com prazos e em equipe, Excel avançado e conhecimento em sistemas ERP.
Atividades: Planejar e controlar operações de transporte, garantindo o cumprimento de prazos e a eficiência logística; controlar e validar documentos fiscais e operacionais; acompanhar indicadores de desempenho logístico, elaborar relatórios gerenciais e analisar custos de transporte e produtividade da frota; coordenar a comunicação entre motoristas, obras, fornecedores e transportadoras, assegurando a fluidez das operações e a resolução de ocorrências.
Link de inscrição:
<https://bit.ly/4ygfuDB>

► *Ensino não informado*

SUPERVISOR OPERACIONAL

Empresa: OGMO
Cidade: Itajaí - SC
Benefícios: Plano de saúde, plano odontológico, cartão multibenefícios, seguro de vida, day off no dia do aniversário e vale-transporte conforme legislação.
Atividades: Realizar atividades de fiscalização; confeccionar documentos diários; atuar como intermediador entre capital e trabalho em questões de convenções coletivas e acordos trabalhistas; executar escalas de trabalhadores portuários avulsos (TPAs), atendendo às demandas do operador portuário para todas as operações dentro do Porto Organizado de Itajaí e píer. O profissional será responsável por atividades pertinentes à função, garantindo a eficiência das operações e o cumprimento das normas. É necessária disponibilidade de horário para atuar em escala 6x2.
Link de inscrição:
<https://bit.ly/3SGnjDx>



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

▶ PLANEJAMENTO

Naming rights ideológicos

Há uma nova moda na praça: a atribuição de naming rights ideológicos. Trata-se de um remanescente da cultura woke, já em declínio, mas que em Salvador, ao que parece, continua na ordem do dia. O alvo agora é um dos mais importantes símbolos da cidade – a nossa torre invertida –, o Elevador Lacerda.

A porteira foi aberta com a mudança dos antigos nomes, tradicionais e populares, da Praça Cairu, na Cidade Baixa, e da Ladeira da Praça, na Cidade Alta, ambos no Centro Histórico, mediante aprovação pela Câmara de Vereadores e sanção pelo prefeito municipal.

Será uma investigação certamente despicienda, feita pelo Ministério Público Estadual (MPE) para verificar se, por acaso, o engenheiro Antonio de Lacerda, que implantou, explorou e dá nome ao elevador, teria tido algum vínculo com a escravidão, como se houvesse a possibilidade de quem fosse grande proprietário àquela época não ter sido senhor de escravos. Certamente, é uma investigação do óbvio.

É verdade. O MPE vai dedicar o seu precioso tempo útil a pesquisar relações sociais do passado – papel da academia –, como se não houvesse nada mais relevante a fazer, tal como, por exemplo, combater o crime organizado.

Em tendo isto sido verificado, o internacionalmente famoso Elevador Lacerda deverá ter a mudança do seu nome proposta para algum outro, ainda não revelado, mas simpático aos articuladores dessa infeliz iniciativa. Será, não importa qual, algum naming rights ideológico.

Pelo andar da carruagem, em breve, o próprio nome da Cidade será mudado. Será posto em dúvida se realmente a cidade mereceria ter sido batizada como Cidade do Salvador da Bahia de Todos os Santos, não se tendo ainda notícia da existência de um nome de origem indígena anterior, na medida em que a Cidade só foi fundada em 1549, com a chegada de Tomé de Souza, o

primeiro governador geral do Brasil. Mas não seja por isso, haverá de ser arranjado algum outro nome que, por qualquer razão que seja – as narrativas são fáceis de serem construídas – deva substituir o nome do Senhor.

Salvador da Bahia, um dos mais importantes destinos turísticos do País, sumirá do mapa. Em seu lugar surgirá quem sabe.... melhor não dar ideia, vai ver que pega.

Terá início então o trabalho de divulgação global de uma nova cidade, de repente criada nos trópicos. Não será comparável a uma contemporânea Dubai, nem terá o traçado modernista de uma Brasília. Terá os mesmos atrativos culturais, paisagísticos, históricos, ambientais e turísticos da outrora quinentenária Salvador. Mas isto é o de menos, o importante é colocar um naming rights ideológico. A Salvador de hoje pode ser, quem sabe, reapresentada ao mundo como sendo a descoberta da Atlântida, a cidade perdida...

É impressionante como, com facilidade, pretende-se apagar a História, para reescrevê-la ao bel prazer dos interesses identitaristas – cujo único mérito é dividir a sociedade, colocando uns segmentos contra outros – e isto é aceito, complacentemente, pelas autoridades, pela academia, pela imprensa, pelas entidades civis, enfim, por todos aqueles que deveriam zelar pela cultura da nação, pela imagem do País, pela herança social. Prevalecem as estórias, sem nenhum respeito ao passado.

Nenhuma outra cidade brasileira terá sido tão afetada por esse devaneio como a primeira capital do Brasil. Aqui, mudam o nome dos logradouros como se isto alterasse a natureza das coisas. Não há dúvida, existe aqui algo de podre, tal como no Reino da Dinamarca do personagem de Shakespeare.

Ainda há tempo da cidade voltar a ser respeitada.

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

NENHUMA OUTRA CIDADE BRASILEIRA
TERÁ SIDO TÃO AFETADA POR ESSE
DEVANEIO COMO A PRIMEIRA CAPITAL
DO BRASIL. AQUI, MUDAM O NOME
DOS LOGRADOUROS COMO SE ISTO
ALTERASSE A NATUREZA DAS COISAS

JUSTIÇA

André Mendonça envia caso Moraes-Vorcaro ao plenário do STF

Processo reúne dados extraídos do celular do fundador do Banco Master e deverá ser analisado após o fim do prazo para manifestações determinado por Edson Fachin

Da Redação
redacao.jotnal@redebeneews.com.br

O ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal (STF), liberou neste domingo (6) para julgamento no plenário o caso que envolve mensagens trocadas entre o ministro Alexandre de Moraes e o fundador do Banco Master, Daniel Vorcaro. A definição da data da sessão caberá agora ao presidente da Corte, Edson Fachin.

A tendência é que a análise ocorra somente depois do encerramento do prazo aberto por Fachin para manifestações das partes envolvidas. Moraes, Mendonça, o procurador-geral da República, Paulo Gonet, e o diretor-geral da Polícia Federal (PF), Andrei Rodrigues, podem se pronunciar até sexta-feira (11).

O plenário deverá avaliar os novos elementos reunidos pela PF e decidir se há fundamento para a abertura de investigação contra Moraes. Mendonça já havia indicado, em decisão anterior, que o caso deveria ser submetido ao colegiado independentemente da posição que viesse a ser apresentada pela Procuradoria-Geral da República (PGR).

“Diante do teor das informações apresentadas pela autoridade policial, independentemente de qual venha a ser a manifestação exarada pela douta Procuradoria-Geral da República, o caminho inevitável dos presentes autos leva



O material foi elaborado a pedido do ministro Andre Mendonça para identificar integrantes de uma possível rede de influência e monitoramento atribuída ao fundador do Master

ao Plenário deste Supremo Tribunal Federal”, escreveu o ministro.

Mendonça também determinou que a análise seja realizada de forma “pública e transparente, em sessão presencial”.

O caso tem origem em um relatório produzido pela PF com base no conteúdo do celular de Vorcaro, apreendido durante a Operação Compliance Zero. O documento, entregue ao Supremo em 27 de agosto e tornado público na terça-feira (1º), possui 218 páginas e reúne mensagens, registros de chamadas, arquivos, contratos e outros dados encontrados no aparelho.

O material foi elaborado a pedido de Mendonça para identificar integrantes de uma possível rede de influência e monitoramento atribuída ao fundador

do Master. Entre os contatos analisados pela polícia aparece um número salvo como “Alexandre de Moraes BRASILIA”.

Mensagens

Segundo o relatório, Vorcaro fazia anotações no celular e, em algumas situações, enviava mensagens poucos segundos depois ao contato atribuído a Moraes. Em uma dessas anotações, o banqueiro registrou ter recebido “informações informais e em confidencia de turma do banco central” e mencionou ser “importante reforçar com Andrei e Paulo” para evitar uma medida que pudesse prejudicá-lo.

A PF apontou que as referências poderiam estar relacionadas a Andrei Rodrigues e Paulo Gonet. O relatório, no entanto, não

permite reconstruir integralmente todas as conversas.

Parte das mensagens foi enviada por meio do recurso de visualização única do WhatsApp. Com isso, em determinados diálogos é possível identificar o conteúdo enviado por Vorcaro, mas não a resposta do interlocutor.

A própria Polícia Federal ressaltou no documento que o levantamento “não possui caráter exaustivo”. A análise foi concluída no prazo de 72 horas estabelecido para atendimento da requisição judicial, e a corporação admitiu a possibilidade de existirem outras referências ainda não identificadas.

Após receber o material, Mendonça determinou que os novos elementos fossem separados da investigação original e

reunidos em uma petição autônoma no STF. O ministro também abriu prazo para manifestação da PGR e retirou o sigilo do procedimento, sob o argumento de que a previsão de julgamento pelo plenário ampliava o interesse público sobre as informações.

Disputa

O caso também passou a envolver um confronto entre Moraes e Mendonça. Na quinta-feira (3), Moraes pediu que o colega fosse investigado no inquérito das fake news por suposto abuso de autoridade. Segundo ele, Mendonça teria direcionado investigações contra integrantes do Supremo, entre eles o próprio Moraes, Gilmar Mendes, Dias Toffoli, Luiz Fux e Nunes Marques.

No dia seguinte, Fachin retirou esse pedido do inquérito das fake news e determinou sua inclusão no mesmo procedimento que reúne os dados extraídos do celular de Vorcaro.

A Operação Compliance Zero foi deflagrada pela Polícia Federal em novembro de 2025 para apurar suspeitas de fraudes relacionadas à venda de carteiras de crédito do Banco Master ao Banco de Brasília (BRB). Vorcaro foi preso na primeira fase da operação, em 18 de novembro daquele ano.

Com a liberação feita por Mendonça, o caso está formalmente pronto para julgamento pelo plenário. A inclusão na pauta, porém, depende de Fachin e deverá ocorrer somente após o encerramento do prazo para as manifestações previstas no processo.

Divulgação

Delegados pedem que Gonet se declare impedido em investigação

Pedido da ADPF se refere à apuração sobre mensagens de Daniel Vorcaro que envolvem o procurador-geral da República. Relatório da Polícia Federal expôs proximidade entre ambos

Estadão Conteúdo

A Associação Nacional dos Delegados de Polícia Federal (ADPF) pediu que o procurador-geral da República, Paulo Gonet, se declare impedido na investigação que envolve os diálogos do banqueiro Daniel Vorcaro e que inclui conversas com o próprio Gonet.

A organização publicou uma nota manifestando “indignação” com a abertura de um procedimento para apurar a conduta da Polícia Federal na elaboração do relatório que mostra as conversas, reveladas pelo Estadão, referentes ao material apreendido na Operação Compliance Zero.

Em entrevista ao Estadão, o presidente da associação, Edvandir Felix de Paiva, criticou o uso de um relatório de inteligência da PF no inquérito das Fake News por ordem do ministro Alexandre de Moraes. Ele também defendeu a conduta da equipe policial que produziu o relatório sobre os diálogos de Moraes após a ordem ju-

dicial de André Mendonça. Paulo Gonet enviou um ofício ao presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Edson Fachin, informando que pediu abertura de uma apuração, alegando suspeita de interferência indevida do ministro André Mendonça, relator do Caso Master, na Polícia Federal.

O relatório da Polícia expôs a proximidade entre o dono do Banco Master e Paulo Gonet. Horas após a divulgação do documento, o chefe do Ministério Público Federal (MPF) pediu o arquivamento do caso. O Conselho Superior do Ministério Público Federal abriu um procedimento para investigar a conduta do procurador-geral.

“O documento questionado foi produzido por determinação do Ministro então relator do feito no Supremo Tribunal Federal. Os Delegados e servidores que dele participaram cumpriram ordem judicial, nos estritos limites nela fixados, sem margem para juízo próprio de conveniência sobre o que lhes foi determinado pelo juízo competente”, diz a nota da associação de delegados.

Controvérsia

Para a entidade, se a PGR entende que a decisão envolvendo o relatório foi irregular, “a via própria é o processo, perante o Supremo Tribunal Federal.” “Dirigir o questionamento a quem cumpriu a ordem transfere aos executores uma controvérsia que não é deles”, afirmou a associação.

O relatório da PF cita nominalmente o procurador. A nota observa que o Código

de Processo Penal estende as regras de impedimento e suspeição dos juízes aos órgãos do Ministério Público. “Independentemente de qualquer juízo sobre intenções, que a ADPF não formula, o efeito objetivo da medida é intimidatório sobre os investigadores”, diz a organização.

“A ADPF requer que o Procurador-Geral da República se declare impedido e se abstenha de praticar atos, seja como fiscal da lei, seja

como titular do controle externo, nos procedimentos relacionados aos fatos em que é citado”, acrescenta a nota.

Os delegados também pediram que o procedimento aberto por Gonet seja arquivado por ser via inadequada e que os fatos que vieram à tona pela operação Compliance Zero “sejam apurados em toda a sua extensão, sem seletividade quanto às autoridades envolvidas”.

Victor Piemonte / STF



Na última semana, Paulo Gonet (foto) pediu abertura de uma apuração alegando suspeita de interferência indevida do ministro André Mendonça na Polícia Federal

Zanin cobra a Justiça Eleitoral do PR

Ministro do STF pede responsabilização de envolvidos após Deltan publicar dados de seu sigilo bancário

Estadão Conteúdo

O ministro Cristiano Zanin, do STF, pediu para a Justiça Eleitoral do Paraná a responsabilização de envolvidos após o ex-procurador Deltan Dallagnol

(Novo) anexar documentos sigilosos do magistrado em seu processo de registro de candidatura ao Senado.

Deltan apresentou documentos com os sigilos fiscal e bancário de Zanin como anexos da defesa que contestou as impugnações de sua candidatura. O caso foi revelado pelo portal Metrôpoles. Os documentos ficaram públicos no sistema da Justiça Eleitoral.

Originalmente, os do-

cumentos sigilosos fizeram parte de um processo contra Deltan no Conselho Nacional do Ministério Público (CNMP).

Deltan era chefe da Lava Jato no Paraná. Zanin era advogado do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), na época um dos alvos da operação. Os dados foram extraídos em 2019 pela Operação Lava Jato no Rio e depois anulados pela Justiça.

No sábado, 5, o ministro Cristiano Zanin encaminhou um ofício ao presidente do Tribunal Regional Eleitoral do Paraná (TRE-PR), Luciano Carrasco Falavinha Souza, pedindo providências para “sanar essa ilegalidade” e “a responsabilização dos envolvidos, inclusive no âmbito criminal”.

Em seguida, a desembargadora Vanessa Jamus Marchi, relatora do proces-

so da candidatura de Deltan no TRE, determinou a imposição de sigilo sobre os documentos.

Em nota, a defesa de Deltan afirmou que o candidato apresentou à Justiça Eleitoral cópias de procedimentos do Conselho Nacional do Ministério Público para responder às impugnações de sua candidatura. “A defesa do candidato jamais teve a intenção de expor dados do então advogado”.

INTERNACIONAL

Avião cargueiro da Amazon sai da pista em Miami e deixa ao menos cinco mortos

Boeing 767 operado pela 21 Air atingiu veículos após pousar no aeroporto internacional; cinco pessoas ficaram feridas e operações foram interrompidas

Da Redação
redacao.jotnal@redebenews.com.br

Ao menos cinco pessoas morreram e outras cinco ficaram feridas neste domingo (6) depois que um avião cargueiro que operava para a Amazon ultrapassou os limites de uma pista do Aeroporto Internacional de Miami, nos Estados Unidos, atingiu veículos e pegou fogo. Três dos feridos estavam em estado crítico, segundo autoridades locais.

A aeronave era um Boeing 767-300 da 21 Air que realizava o voo Prime Air 7598. O cargueiro havia partido do Aeroporto Internacional Luis Muñoz

Marín, em San Juan, Porto Rico, e sofreu o acidente pouco antes das 14h, no horário local, durante o pouso em Miami.

De acordo com o aeroporto, o avião saiu pelo extremo noroeste da pista diagonal e ficou imobilizado fora da área operacional. O Miami-Dade Fire Rescue informou que a aeronave atingiu vários veículos nas proximidades da Northwest 42nd Avenue. Imagens feitas no local mostraram uma grande coluna de fumaça preta e partes do cargueiro tomadas pelas chamas.

Segundo autoridades locais, o Boeing 767 alcançou uma via pública depois de ultrapassar a pista e atingiu veículos antes de pegar fogo. As equipes de

emergência também precisaram atuar no controle de um vazamento de combustível durante o atendimento à ocorrência.

As equipes de emergência mobilizaram mais de 60 unidades para atender à ocorrência. Além do combate ao incêndio, os bombeiros atuaram no resgate das vítimas. O piloto e o copiloto chegaram a ficar presos na aeronave, enquanto outras pessoas ficaram retidas em veículos atingidos pelo cargueiro.

Até a atualização mais recente das autoridades e da imprensa norte-americana, cinco mortes estavam confirmadas. Outras cinco pessoas foram levadas a hospitais, três delas em condição crítica e duas com ferimentos de menor

gravidade. As identidades das vítimas não haviam sido divulgadas.

Operações

O acidente levou ao fechamento de todas as pistas e taxiways do Aeroporto Internacional de Miami e à adoção de uma interrupção total das operações em solo. O aeroporto orientou passageiros com viagens previstas para este domingo a consultar suas companhias aéreas antes de se deslocarem até o terminal.

O impacto na malha aérea começou a aparecer poucas horas depois do acidente. Cerca de 250 voos já acumulavam atrasos, segundo levantamento citado pela Associated Press, enquanto companhias aéreas avaliavam cancelamentos e alterações de horários diante da paralisação das operações.

Miami é um dos principais centros de carga aérea dos Estados Unidos e recebe operações de diversas empresas cargueiras. A 21 Air figura entre as companhias norte-americanas que operam serviços exclusivamente de carga no aeroporto.

O acidente também atingiu um dos principais centros logísticos de carga aérea dos Estados Unidos. O Aeroporto Internacional de Miami concentra operações regulares de companhias cargueiras e desempenha papel relevante nas conexões entre os Estados Unidos, a América Latina e o Caribe. A paralisação das pistas, portanto, teve reflexos imediatos tanto sobre voos de passageiros quanto sobre operações de carga.

Investigação

A Administração Federal de Aviação dos Estados Unidos (FAA) confirmou que o Boeing ultrapassou a pista durante o pouso e informou que investigará as circunstâncias do acidente. O Conselho Nacional de Segurança nos Transportes (NTSB) também abriu investigação e enviou uma equipe a Miami, liderada pela presidente do órgão, Jennifer Homendy.

O trabalho do NTSB deverá incluir a análise dos gravadores de voo, dos destroços, dos registros de manutenção e das condições da operação de pouso, além de entrevistas com tripulantes, controladores e testemunhas. A investigação também deverá examinar sistemas de frenagem e controle, condições meteorológicas e da pista e eventuais falhas mecânicas. Até o momento, nenhuma autoridade apresentou uma causa provável para o acidente.

O Boeing 767 envolvido na ocorrência foi fabricado originalmente para transporte de passageiros no início da década de 1990 e posteriormente convertido para operações cargueiras, em 2015. A aeronave era operada pela 21 Air em serviço para a Amazon Prime Air.

A Amazon informou que trabalha em conjunto com as autoridades locais e com as equipes responsáveis pela apuração. A companhia afirmou que sua prioridade é o atendimento às pessoas afetadas e a colaboração para esclarecer as circunstâncias do acidente.

Reprodução/Redes sociais



A aeronave era um Boeing 767-300 da 21 Air que realizava o voo Prime Air 7598. O cargueiro havia partido de Porto Rico, e sofreu o acidente durante o pouso em Miami