



portalbenews.com.br



INSIGHT Arco Norte exige mais que eficiência logística, afirma Luis Antonio Awazu ► **p3**



INFRAESTRUTURA Danielle Clerman: infraestrutura exige formação integrada de profissionais ► **p14**

Divulgação



Porto Itapoá aumenta acesso de caminhões com novo gate exclusivo
► **p9**

STF amplia retirada de sigilo no caso Master
► **p23**

Divulgação



Porto do Açu prepara terminal de grãos para 2028

Estrutura nasce voltada ao transporte rodoviário, mas já prevê integração à EF-118 e capacidade de até 9 milhões de toneladas ► **p8**

PORTOS Itajaí retira em uma semana metade do volume anual de sedimentos
► **p9**

NAVEGAÇÃO Antaq e Abani firmam parceria para avançar na navegação interior
► **p11**

PETRÓLEO E GÁS Petrobras volta atrás e cancela reajuste de R\$ 0,19 da gasolina
► **p16**

EDITORIAL

Porto de Itajaí: uma boa notícia e um alerta

A Superintendência do Porto de Itajaí (SC) removeu mais de 1,5 milhão de metros cúbicos de sedimentos do canal aquaviário do Complexo Itajaí-Navegantes em aproximadamente uma semana. O volume equivale a praticamente metade do que normalmente é dragado ao longo de um ano inteiro no canal, e foi necessário porque as chuvas intensas associadas ao El Niño elevaram a vazão do Rio Itajaí-Açu e depositaram no estuário um volume de sedimentos que comprometeu as profundidades operacionais. A operação demonstra capacidade de resposta real: mobilizar uma draga de sucção Hopper e retirar 1,5 milhão de metros cúbicos em sete dias é resultado logístico e operacional que merece reconhecimento. E é, ao mesmo tempo, o retrato mais concreto disponível de por que o modelo atual de gestão do canal, baseado em dragagem de manutenção contínua pelo operador público, sem concessionário privado com obrigação contratual de manter a profundidade, cria vulnerabilidades que eventos climáticos extremos tornam inaceitáveis.

O mecanismo que produziu a emergência desta semana é o mesmo que o BE News documentou ao cobrir os riscos do El Niño para hidrovias amazônicas e portos do Sul do Brasil: eventos climáticos que antes eram excepcionais estão se tornando frequentes, e infraestrutura dimensionada para o clima histórico entra em colapso operacional quando o clima real supera as premissas do planejamento. O Canal de Itajaí-Navegantes é especialmente vulnerável a esse fenômeno porque o Rio Itajaí-Açu drena uma bacia hidrográfica extensa no Vale do Itajaí — a mesma que produziu as enchentes históricas de 2008 e as que atingiram o Rio Grande do Sul em 2024 — e qualquer episódio de precipitação intensa no alto da bacia resulta, dias depois, em aumento de sedimentação na foz. Esse padrão é conhecido, mensurável e crescentemente previsível com os modelos climáticos disponíveis. O que não havia era o mecanismo contratual que obrigasse alguém a agir preventivamente.

A draga de sucção Hopper que removeu os 1,5 milhão de metros cúbicos saiu do canal nesta semana para manutenção após danos registrados durante a operação, o que indica que a intensidade da dragagem emergencial pressionou o equipamento além de sua faixa normal de operação. Isso tem custo: manutenção de emergência em equipamento pesado, mobilização de equipes em ritmo acelerado e interrupção da disponibilidade da draga para outros serviços. A dragagem de manutenção para lama fluida continua, o que significa que o trabalho desta semana não encerrou o problema, apenas controlou a fase mais aguda. As previsões meteorológicas que indicam possibilidade de continuidade das chuvas intensas no Vale do Itajaí sugerem que novas campanhas emergenciais podem ser necessárias nas próximas semanas.

A operação desta semana em Itajaí é o argumento empírico mais forte disponível para que o processo de concessão do canal avance sem mais demora. Um concessionário privado com contrato de 25 anos e obrigação contratual de manter as profundidades especificadas teria, por definição, incentivo para manter uma dragagem preventiva em nível que reduzisse a dimensão das campanhas emergenciais, porque o custo de uma dragagem emergencial de 1,5 milhão de metros cúbicos em uma semana é incomparavelmente maior do que o custo de manutenção contínua que evitaria o acúmulo.

O superintendente Artur Antunes Pereira disse que o porto vai “encaminhar os dados para avaliação da Marinha e seguir adotando todas as medidas necessárias”. É a resposta operacional correta para o curto prazo. A resposta estrutural, que resolve o problema de forma permanente em vez de gerenciá-lo campanha após campanha, é a concessão do canal a um operador com obrigação contratual de manter profundidade, com capital para investir em capacidade de dragagem própria e com incentivo financeiro para agir preventivamente. O Complexo Itajaí-Navegantes é o segundo maior de contêineres do litoral sul do País. Gerir seu canal em modo de resposta emergencial foi necessário, mas não pode ser a resposta protocolar.

NESTA EDIÇÃO

MANCHETE
8 Porto do Açu planeja novo terminal de grãos até 2028

- EDITORIAL
2 “Porto de Itajaí: uma boa notícia e um alerta”
- INSIGHT
3 “Arco Norte: quando eficiência logística demanda maturidade institucional”, por Luis Antonio de Mello Awazu
- HUB
4 Governo formaliza hoje novo terminal de celulose em Rio Grande
- POLÍTICA
4 Lula sanciona isenção da “taxa das blusinhas”
6 PF faz operação para rastrear emendas do filme ‘Dark Horse’
7 Dino cita risco de evasão e proíbe Frias de deixar o país
- TRANSPORTES | PORTOS
9 Porto Itapoá amplia acesso de caminhões com novo gate exclusivo
Itajaí retira em uma semana metade do volume anual de sedimentos
- TRANSPORTES | PORTOS > OPINIÃO
10 “OEA e eficiência portuária: a confiança como vetor de fluidez no comércio exterior”, por Pedro César Veloso Prado
- TRANSPORTES | NAVEGAÇÃO
11 Antaq e Abani firmam parceria para avançar na navegação interior
- TRANSPORTES | RODOVIAS
12 Novo modelo de CNH supera 2 milhões de emissões
13 Tecnologia reforça segurança em acesso ao Porto de Paranaguá
Fluxo de veículos em rodovias pedagiadas cresce 2,6% em agosto
- INFRAESTRUTURA
14 “Quem vai construir o Brasil?”, por Danielle Clerman
- BRASIL EXPORT
15 Capital privado entra no centro do debate logístico do Sul Export
- PETRÓLEO E GÁS
16 Petrobras volta atrás e cancela reajuste de R\$ 0,19 da gasolina
Opep mantém projeção para o Brasil
17 Transpetro prorroga inscrições para concurso com 281 vagas
Petróleo salta 6% e Brent supera US\$ 107 por barril
- ENERGIA
18 Light encerra recuperação judicial após cumprir obrigações do plano
- MINERAÇÃO
18 Ouro cai 1,2% e prata despenca mais de 5%
- INOVAÇÃO E TECNOLOGIA
19 Visa, Mastercard e Elo aceleram aposta em pagamentos com IA
- INOVAÇÃO & TECNOLOGIA | OPINIÃO
20 “O agente local do fornecedor ainda é o fornecedor”, por Ricardo Pupo
Larguesa
- FINANÇAS
22 Brasileiros sacaram R\$ 10,5 bilhões da poupança em agosto
Bolsa sobe 1,42%, aos 188 mil pontos
- JUSTIÇA
23 STF amplia retirada de sigilo no caso Master
- INTERNACIONAL
24 Trump promete pagar eleitores caso seu partido vença eleições
Incêndio mata 26 em escolas no Congo



Sistema BE News de Comunicação

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

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

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

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira
Jacyara Lima

Diretor-geral
Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial
Roberta Riccioppo

Editor-executivo | Jornal BE News
Alexandre Fernandes

Sub-editor | Jornal BE News
Luciano Ribeiro

Editores-executivos | Portal BE News
Vanessa Pimentel

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

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



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



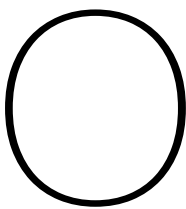


LUIS ANTONIO DE MELLO AWAZU

Advogado e executivo do setor de Infraestrutura. Mestre em Direito pelo Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa (IDP). Doutorando em Administração Pública. Autor de Clima, Riscos e Desastres. opinioao@portalbenews.com.br

► INFRAESTRUTURA

Arco Norte: quando eficiência logística demanda maturidade institucional



Arco Norte tornou-se peça central da competitividade brasileira. Em 2025, seus portos movimentaram cerca de 58 milhões de toneladas de grãos e, entre janeiro e julho de 2026, responderam por 46,12% das exportações brasileiras de milho e 39,03% das de soja. Esse avanço reduziu distâncias e diversificou rotas, mas trouxe uma consequência: quanto maior a dependência econômica do corredor, maior o impacto potencial de sua interrupção.

A questão, portanto, não é apenas saber se os rios amazônicos continuarão navegáveis. O problema é mais amplo: estamos institucionalmente preparados para antecipar, coordenar e responder a restrições capazes de afetar exportações, cadeias de suprimento, produção industrial, emprego, arrecadação e abastecimento?

A seca amazônica de 2023 mostrou que esse risco não é abstrato. Durante cinquenta dias iniciados em outubro, registrou-se apenas um navio na unidade portuária de Manaus, contra dezoito no mesmo intervalo do ano anterior. O quantum importado caiu 53%, os custos logísticos extraordinários foram estimados em cerca de R\$ 1,4 bilhão e a produção industrial do Amazonas recuou 7,3% no trimestre encerrado em novembro. Um fenômeno hidroclimático tornou-se rapidamente um problema econômico.

O El Niño 2026-2027 não permite afirmar que haverá crise semelhante. Mas previsões climáticas e hidrológicas existem justamente para permitir decisões antes que a crise se materialize. A maturidade institucional começa quando informação deixa de ser apenas diagnóstico e passa a alterar planejamento, orçamento, contratos, estoques, rotas e planos de continuidade.

É nesse ponto que o Arco Norte deixa de ser somente um tema de engenharia hidroviária. Trata-se de um sistema complexo, formado por União, estados, municípios, agências, operadores, terminais, empresas, comunidades, financiadores e seguradoras. Cada ator detém apenas parte das competências e dos recursos. A continuidade do corredor depende dessas interfaces.

Governança multinível, nesse contexto, não significa criar mais comitês. Significa definir quem compartilha informação, quem decide, quais indicadores acionam medidas preventivas, como recursos são mobilizados e quais alternativas estão preparadas antes da restrição crítica. Instituições competentes podem produzir baixa capacidade coletiva quando suas decisões são fragmentadas ou tardias.

Também não basta conhecimento técnico. Hidrologia, engenharia, navegação, logística, economia, regulação e meio ambiente precisam convergir para decisões comuns. O desafio não é a falta de especialização, mas transformar conhecimentos especializados em uma visão sistêmica capaz de orientar escolhas.

A experiência recente mostra que adaptação pode assumir diferentes formas. Dragagem e manutenção hidroviária são relevantes, mas não são as únicas alternativas. Em 2024, a Operação Itacoatiara organizou transbordo entre navios oceânicos e balsas de menor calado durante

a estiagem. Em 2026, o Super Porto Verde ampliou a capacidade permanente de transbordo de grãos. Reduzir vulnerabilidade não significa necessariamente controlar a ameaça física; pode significar adaptar infraestrutura, frota, estoques, contratos e rotas.

Por isso, a decisão não deve procurar uma solução única. É necessário comparar custos, tempo de implantação, perdas evitáveis, robustez em diferentes cenários, impactos socioambientais, flexibilidade e risco residual. Em ambiente de incerteza climática, maturidade significa preservar opções e construir portfólios de adaptação.

A legislação brasileira oferece bases para essa abordagem. A Política Nacional de Proteção e Defesa Civil determina integração com políticas de recursos hídricos, infraestrutura, mudança do clima, meio ambiente, ordenamento territorial, ciência e tecnologia. A Lei nº 14.904/2024 reforça a incorporação do risco climático às políticas setoriais e infraestruturas estratégicas. A questão não está apenas em possuir normas, mas em convertê-las em governança, planejamento e execução.

Esse é um dos problemas centrais discutidos no livro Clima, Riscos e Desastres: normas, planos, tecnologias e recursos somente produzem resiliência quando se transformam em capacidade institucional operante. Entre possuir uma regra e reduzir efetivamente uma vulnerabilidade existe uma distância que envolve governança, conformidade, capacidade institucional, cultura de prevenção e competência técnica.

O Arco Norte oferece um exemplo concreto dessa discussão. A eficiência em condições hidrológicas normais não pode ser o único indicador de desempenho de uma infraestrutura estratégica. É preciso perguntar como o sistema funciona sob estresse, quanto tempo leva para reagir, quais alternativas possui, quem assume responsabilidades e quanto do impacto econômico poderia ser evitado por decisões antecipadas.

Essa perspectiva precisa alcançar planejamento, orçamento e controle. Se o risco climático aparece apenas em relatórios técnicos, mas não influencia investimentos, contratos, seguros, estoques e planos de continuidade, existe conhecimento sem capacidade de ação. O controle, por sua vez, deveria avaliar não apenas a regularidade do gasto, mas se as escolhas realizadas reduziram vulnerabilidades e ampliaram a continuidade do sistema.

Quanto mais o Brasil depende do Arco Norte, maior deve ser sua capacidade coletiva de antecipação. Resiliência não é eliminar a incerteza nem impedir que rios variem. É reduzir a distância entre o sinal de risco e a decisão, entre a decisão e a execução, e entre organizações que precisam atuar de forma coordenada.

O desafio do Arco Norte, portanto, não é apenas manter rios navegáveis. É assegurar que o crescimento de sua importância econômica seja acompanhado pelo crescimento da maturidade institucional necessária para protegê-lo. Essa é uma agenda de clima, riscos e desastres, mas também de competitividade, planejamento, governança e desenvolvimento.

POLÍTICA



LEOPOLDO
FIGUEIREDO
E COLABORADORES
leopoldo.figueiredo@redenebnewscom.br

Novo TUP no RS

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, cumprem agenda oficial nesta sexta-feira, dia 11, em Viamão (RS), para formalizar a implantação de um novo Terminal de Uso Privado (TUP) no Porto do Rio Grande. Durante cerimônia no Campus Viamão do Instituto Federal do Rio Grande do Sul (IFRS), será assinado o contrato de cessão da área da União entre o Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI) e a empresa Terminal Rio Grande do Sul S.A.

O projeto

A assinatura dá sequência ao processo de implantação do projeto, que teve seu contrato de adesão firmado em janeiro junto ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A empreendimento envolve a construção de dois berços para atracação de navios de grande porte, dois berços para barcas fluviais e um armazém de retroárea com capacidade estática de 194 mil toneladas de celulose. O complexo prevê movimentar cerca de 5 milhões de toneladas por ano, consolidando o Rio Grande do Sul como um polo de exportação do setor de papel e celulose.

O potencial de Rio Grande

A consolidação do TUP de celulose reforça a centralidade do Porto do Rio Grande no escoamento logístico da Região Sul. O investimento privado de grande porte ganha relevância adicional diante dos entraves enfrentados por outros projetos regionais, a exemplo da recente negativa de licenciamento ambiental emitida pelo Ibama para a instalação do Porto Meridional em Arroio do Sal (RS) por insuficiência nos estudos de impacto costeiro.

Missão Sudeste Asiático

O ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, realiza nesta semana uma visita oficial estratégica ao Sudoeste Asiático, com paradas prioritárias em Singapura e na Tailândia. A missão diplomática tem dois objetivos centrais: a reabertura do mercado tailandês para a carne bovina nacional, suspenso desde 2024, e o avanço das negociações para que o Brasil obtenha o status de Parceiro de Diálogo Pleno da Associação de Nações do Sudeste Asiático (Asean).

Estratégia

O Brasil mantém o status de parceiro de diálogo setorial desde 2022. Caso o pleito seja aceito, o que o Itamaraty avalia que possa ocorrer na cúpula da Asean em novembro, nas Filipinas, ou sob a presidência de Singapura em 2027, o País será a primeira nação da América Latina a integrar o seleto grupo de 12 parceiros plenos do bloco, que hoje inclui potências como China, Estados Unidos, União Europeia, Japão e Rússia.

Lula sanciona isenção da “taxa das blusinhas”

Medida extingue o imposto federal de 20% sobre compras internacionais de até US\$ 50

Agência Brasil

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva sancionou, nesta quinta-feira (10), o projeto de lei de conversão (PLV) 13 de 2026 que zera a tarifa de importação de 20% para compras internacionais de até US\$ 50 (cerca de R\$ 257) feitas pela internet por remessas postais.

A nova legislação trata da tributação simplificada de compras on-line de plataformas do exterior, extinguindo a chamada “taxa das blusinhas”. O texto ainda reduz de 60% para 30% a tarifa para mercadorias que somam até R\$ 3 mil por remessa.

“Qual é o ganho que o Estado tem cobrando imposto de quem compra US\$ 50? O que nós estamos fazendo aqui é uma reparação, dando às pessoas que não viajam de avião, que não podem comprar vinho, que não podem comprar uísque, que

não podem comprar blusa de couro chique, que compram uma coisinha menor”, comentou o presidente Lula.

A medida ainda permite que o ministro da Fazenda altere as alíquotas do imposto de importação tratados na nova lei.

“A norma autoriza tratamento tributário diferenciado conforme o meio de importação e a adesão da plataforma ao programa de conformidade da Receita Federal”, diz nota da Secretaria de Comunicação Social da Presidência da República (Secom-PR).

A Secom acrescentou que o governo poderá estabelecer limites quantitativos e de frequência de compras, “além de mecanismos para evitar fracionamento artificial de remessas e controles destinados a impedir utilização do regime simplificado para fins comerciais ou de revenda”.

Aprovada no Congresso

Editada pelo governo em maio deste ano, a Medida Provisória (MP) 1.357 foi aprovada na Câmara e no Senado na semana passada, com alterações em relação

ao texto original.

Entre as mudanças, foi incluída a isenção que zera o imposto de importação de medicamentos que não tem versão similar no Brasil.

O relatório da senadora Leila Barros (PDT-DF) ainda incluiu a previsão de uma avaliação periódica, a ser feita pelo Ministério da Fazenda, para analisar os efeitos econômicos da isenção proposta.

A avaliação periódica deve ainda ser acompanhada por setores empresariais de têxteis e vestuário; calçados; acessórios; brinquedos e cosméticos. O regime de tributação diferenciado terá também que passar por avaliação anual do Congresso Nacional.

Avaliação

Na cerimônia de sanção da nova lei, o presidente Lula argumentou que o governo avalia que a isenção não deve causar prejuízos para as empresas nacionais. “É uma coisinha tão insignificante que não vale a pena alguém dizer que causa prejuízo, que causa desemprego, que vai causar problema no comércio”, comentou.

Ricardo Stuckert



O texto sancionado por Lula ainda reduz de 60% para 30% a tarifa para mercadorias que somam até R\$ 3 mil por remessa

SUL EXPORT 2026

17 setembro
14h00

PAINEL

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

DEBATEDORES:



BETO MARTINS
CEO da
Transglobal
Holding



RICARDO ARTEN
CEO do Porto
Itapoá



**ROBERTO
BISOGNI**
Diretor de
Planejamento
Operacional e
Logística da
Klabin



**RODRIGO
BUFFARA FARAH
COELHO**
Diretor do Terminal
Portuário Cotriguaçu
e Delegado Regional
da ABTP



**THIAGO
MEIRELLES**
Sócio da
AVREN

 **FOZ DO IGUAÇU - PR**

Transmissão ao vivo e gratuita
pelo canal da TV BE News



www.forumbrasilexport.com.br

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

PATROCÍNIO



INICIATIVA E REALIZAÇÃO



APOIO



PRODUÇÃO



MARKETING



MÍDIA OFICIAL



POLÍTICA

PF faz operação para rastrear emendas do filme ‘Dark Horse’

Karina Ferreira da Gama, dona da Go UP Entertainment Ltd, produtora do filme, e o deputado federal Mario Frias (PL-SP), roteirista do longa, foram alvos de buscas

Estadão Conteúdo

A Polícia Federal cumpriu 49 mandados de busca e apreensão nesta quinta-feira, 10, para investigar a destinação de emendas parlamentares para o financiamento do filme “Dark Horse”, sobre a trajetória do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL).

Karina Ferreira da Gama, dona da Go UP Entertainment Ltd, produtora do filme, e o deputado federal Mario Frias (PL-SP), roteirista do longa, foram alvos de buscas. Expedidos pelo ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Flávio Dino, os mandados foram cumpridos em São Paulo, no Rio de Janeiro, no Ceará e no Distrito Federal.

Em 2024, Mario Frias destinou R\$ 2 milhões em emendas parlamentares ao Instituto Conhecer

Brasil (ICB), presidido por Karina da Gama.

A investigação da PF se debruçou sobre contratos celebrados pelo ICB e pela Academia Nacional de Cultura (ANC), também presidida por Karina, com empresas ligadas a doadores de campanha de Frias, ex-assessores parlamentares e ao advogado do deputado. Segundo os investigadores, há suspeitas de que parte desses contratos tenha sido simulada ou fraudulenta.

A operação também mirou outros alvos ligados a Mario Frias e ao instituto, como ex-assessores parlamentares e pessoas contratadas para supostas prestações de serviços pelo instituto. Um dos alvos, por exemplo, é Raphael Augusto Azevedo, que foi chefe de gabinete do parlamentar.

A apuração identificou indícios de elaboração posterior e retrodatação de contratos, orçamentos e notas fiscais, para conferir aparência de legalidade às operações com emendas perante a Controladoria-Geral da União (CGU).

R\$ 1 milhão

A Go7 Assessoria Produção e Marketing Cultural recebeu pelo menos R\$ 1 milhão da ONG Instituto Conhecer Brasil (ICB), de acordo com relatórios de inteligência financeira obtidos pela Polícia Federal (PF).

A transferência foi citada pelo ministro Flávio Dino. Uma das suspeitas é que parte dos recursos tenha sido usada para bancar a peça cinematográfica que conta a história do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL).

Além das emendas de R\$ 2 milhões enviadas por Frias ao ICB, a PF também citou o contrato de R\$ 108 milhões celebrado entre a entidade e a Prefeitura de São Paulo para instalar e manter pontos de Wi-fi na periferia da capital.

A transferência de R\$ 1 milhão feita pelo ICB à Go7 aconteceu em transferência única, em data não especificada entre 1º de dezembro de 2025 e 2 de fevereiro de 2026. A empresa, criada por Karina Gama em 2005, não aparece formalmente como produtora de Dark Horse no registro junto à Anci-

ne, mas é citada no folder de apresentação do filme como parte da “joint venture” que deu origem à GoUp Entertainment.

“A união da expertise da empresa brasileira GO7, assessoria, produção e marketing cultural com a empresa americana Uptone Picture, ambas com 20 anos de experiência multimercado, que formaram uma joint venture sediada na cidade de Miami”, afirma o documento ao qual o Estadão teve acesso.

Compartilhamento

Em agosto, o ministro Dino autorizou o compartilhamento, com a Polícia Federal, de dados apreendidos pela Polícia Civil de São Paulo na Operação Wi-Fi, que teve Karina como um dos alvos. A investigação apura suspeitas de fraude, desvios em contratos e aditivos firmados entre a Prefeitura de São Paulo e o ICB.

Segundo a Polícia Federal, “as investigações apontam a existência de uma organização criminosa, formada por agentes públicos

e privados, suspeita de direcionar os valores recebidos para empresas subcontratadas de forma irregular, sem comprovação da efetiva prestação dos serviços contratados”.

A Go7 já esteve registrada na Ancine e, segundo Karina Gama, já foi utilizada para protocolar pedido de registro de um projeto de documentário intitulado “Atletas de Cristo”, que não saiu do papel.

Mais R\$ 700 mil

A decisão de Flávio Dino cita ainda que o ICB fez pagamentos a duas editoras ligadas a uma terceira empresa que repassou valores à produtora Go Up. Segundo a investigação, o ICB enviou R\$ 700 mil para a Dinâmica Editora e o Instituto Super Poder Educacional. Enquanto isso, a NTT Brasil, vinculada ao mesmo grupo empresarial, enviou R\$ 750 mil à GoUp Entertainment.

A polícia afirma que os elementos apurados ainda não comprovam a origem direta entre os recursos públicos recebidos pelo ICB e os repasses indiretos à produtora, mas diz que a proximidade temporal mostra relevância nas operações financeiras.

“A Go Up Entertainment, por sua vez, movimentou R\$ 19.033.071,00 entre 10 de novembro e 30 de dezembro de 2025, período em que recebeu recursos de diversos remetentes, dentre eles a NTT Brasil (R\$ 750 mil) e o próprio Deputado Federal Mário Frias (R\$ 645,4 mil), sendo que as filmagens da cinebiografia ocorreram entre outubro e dezembro de 2025, coincidindo temporalmente com as movimentações financeiras analisadas”, afirma a PF.



Segundo a Polícia Federal, as investigações apontam a existência de uma organização criminosa, formada por agentes públicos e privados

Dino cita risco de evasão e proíbe Frias de deixar o país

Alvo de operação na manhã desta quinta-feira, deputado também foi proibido de se comunicar com outros investigados. PF apreendeu sete armas de fogo em sua casa

Agência Brasil
Estadão Conteúdo

O ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF), proibiu o deputado Mario Frias (PL-SP) de deixar o país e de se comunicar com outros investigados no inquérito que apura desvios de emendas parlamentares para financiar a produção do filme Dark Horse, cinebiografia do ex-presidente Jair Bolsonaro.

A medida consta na decisão em que o ministro autorizou a Operação Make Up, deflagrada nesta quinta-feira (10), em que a Polícia Federal (PF) cumpriu 49 mandados de busca e apreensão em São Paulo, no Rio de Janeiro, Ceará e Distrito Federal.

Além de Frias, a produtora Karina Gama, responsável pelo filme, está entre os alvos, bem como outras 27 pessoas. Todas foram proibidas de deixar o país.

Ao autorizar a opera-

ção, Dino destacou que Frias se valeu de uma viagem internacional para retardar a prestação de informações relevantes para a investigação, levando o ministro a acionar o presidente da Câmara, Hugo Motta, para verificar a regularidade da referida viagem do parlamentar.

“Não se pode ignorar, outrossim, que o cenário público nacional, lamentavelmente, deu provas recentes de que a evasão internacional é via cogitada por alguns parlamentares brasileiros ante a perspectiva da persecução penal”, escreveu Dino.

O ministro é relator de uma investigação aberta a partir de relatórios da Controladoria-Geral da União (CGU) que indicaram irregularidades na destinação de R\$ 2 milhões em emendas de Frias para duas entidades registradas em nome de Karina Gama - o Instituto Conhecer Brasil (ICB) e a Academia Nacional de Cultura (ANC).

Segundo os achados da CGU, houve a destinação, por exemplo, de emendas de Frias para projetos sociais esportivos tocados

pelo ICB na cidade paulista de Pirassununga, mas cuja efetiva execução na destinação pretendida não restou comprovada. A PF apontou indícios de que o dinheiro acabou direcionado para a produção do filme Dark Horse.

Armas

A Polícia Federal apreendeu sete armas de fogo com o deputado fede-

ral Mario Frias. As armas estavam registradas em nome dele perante as autoridades competentes, mas foram encontradas em um endereço diferente do que constava nos registros oficiais.

Por isso, a PF vai apurar suspeitas da posse ilegal de arma de fogo. O parlamentar ainda não se manifestou. O arsenal do deputado incluía quatro pistolas, um revólver,

uma carabina e uma espingarda.

Expedidos pelo ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Flávio Dino, os mandados estão sendo cumpridos em São Paulo, no Rio de Janeiro, no Ceará e no Distrito Federal.

Em 2024, Mario Frias destinou R\$ 2 milhões em emendas parlamentares ao Instituto Conhecer Brasil (ICB), presidido por Karina da Gama.

Marcello Casal Jr / Agência Brasil



As armas de Mario Frias estavam registradas em nome dele, mas foram encontradas em um endereço diferente do que constava nos registros oficiais

Flávio Bolsonaro vê motivação política

Estadão Conteúdo

O senador e candidato a presidente Flávio Bolsonaro (PL) acusou o ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF), de agir por motivação política ao autorizar a operação da Polícia Federal contra a produtora do filme “Dark Horse” nesta quinta-feira, 10.

Em entrevista na cidade de Boa Vista, o candidato teve de responder a perguntas incômodas sobre a investigação policial contra uma aliada. O candidato do PL criticou Dino e afirmou que a operação desta manhã só foi deflagrada porque, em sua visão, ele está bem posicionado nas pesquisas eleitorais, inclusive à frente do presidente Lula (PT) em algumas sondagens para o segundo turno.

“Olha, não tem absolutamente nada de errado

com esse filme. Não tem um centavo de dinheiro público, já cansei de falar. O que tem, claramente, é uma tentativa de interferência política, agora do ministro Flávio Dino, sobre as eleições. Qual é o fundamento dessa operação? Político”, declarou ele.

Em seguida, questionado sobre se a operação da PF impacta em sua campanha eleitoral, Flávio disse ter implicância “zero”.

“Lula já abandonou a campanha política. Agora está contando com seus

amigos no Supremo para levar (a eleição) no tapetão. Vai perder no voto, vai perder no tapetão”, afirmou o bolsonarista.

É o primeiro ato de campanha de Flávio na região Norte do País. A agenda incluiu uma motocarreata seguida de um comício em um trio elétrico na Praça do Centro Cívico. Flávio abordou a crise que desgasta o STF, disse que a Corte precisaria ter feito uma autocontenção há muito tempo e afirmou que “deram superpoderes a um ministro

específico do STF, que é o Alexandre de Moraes, porque era pra tirar o Bolsonaro, mas com o pretexto de salvar a democracia”.

“Hoje o último obstáculo para que o Brasil não vire uma ditadura de vez chama-se Flávio Bolsonaro. É o Flávio Bolsonaro que vai resgatar a democracia”, afirmou Flávio, cujo pai foi condenado a 27 anos e três meses de prisão por tentativa de golpe de Estado para se manter no poder após a derrota para o PT em 2022.

TRANSPORTES | Portos

Porto do Açu planeja novo terminal de grãos até 2028

O projeto deve sair do papel em 2027, com o início das operações em 2028, e possibilidade de berço exclusivo

VANESSA PIMENTEL
vanessa.pimentel@redenenews.com.br

O Porto do Açu, localizado em São João da Barra, no Norte do Rio de Janeiro, planeja inaugurar seu primeiro terminal específico para grãos em 2028. Hoje, as operações deste tipo de carga são feitas pelo T-Mult, o terminal multi-cargas do complexo, mas o aumento da demanda trouxe a necessidade de um empreendimento apenas para grãos.

As informações foram repassadas pelo CEO do Porto do Açu, Eugenio Figueiredo, durante um encontro com a imprensa realizado ontem (09), no porto. O projeto deve sair do papel em 2027, com o início das operações em 2028. Na primeira etapa, será construída uma estrutura em terra com os equipamentos específicos para receber as cargas e o terminal será atendido por um dos dois berços do T-Mult. O investimento inicial previsto chega a US\$100 milhões. "Identificamos que o porto pode ser uma rota para escoar, principalmente, os volumes vindos de Minas Gerais, Goiás e uma parte do Mato Grosso", disse Eugênio, ao detalhar a proposta.

Com o desenvolvimento da operação e a atração de mais volumes, o terminal pode ganhar um berço exclusivo. No primeiro ano, a expectativa é movimen-

tar 1 milhão de toneladas de grãos, mas a capacidade total para cargas vindas por rodovias é de 2,5 milhões de toneladas. O projeto é do Porto do Açu, mas a gestão está aberta a uma sociedade. "Queremos trazer um sócio, que pode ser um produtor, uma pessoa com conexão com o agro. Estamos em busca dessa parceria", citou o CEO.

João Braz, diretor de Terminais e Logística do porto, explicou que o terminal de grãos terá um diferencial: ele nasce voltado ao transporte rodoviário, mas já com o planejamento para uma possível conexão ferroviária, o que ampliará a movimentação para 9 milhões de toneladas em 10 anos.

Trata-se da Ferrovia Vitória-Rio (EF-118), também chamada de Anel Ferroviário do Sudeste. Ela conectará o complexo à malha ferroviária existente no Espírito Santo — a Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) — operada pela Vale.

O projeto do governo federal indica que a im-

plantação da EF-118 será realizada em fases. A primeira terá 246 quilômetros de trilhos e ligará São João da Barra (RJ), onde está localizado o Porto do Açu, a Santa Leopoldina (ES). A previsão é de que o trecho seja concluído até 2035.

A nova ferrovia é esperada há anos e abre um novo horizonte à logística da região Sudeste ao criar uma nova rota para o agro-negócio e ampliar a integração entre os portos dos estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo.

R\$ 22 bilhões em 10 anos

O Porto do Açu também estima, para os próximos 10 anos, R\$ 22 bilhões em investimentos que, atualmente, estão em diversas fases, entre negociação, estruturação e licenciamento.

"Temos clientes já com reservas de áreas assinadas, fazendo seus processos de engenharia e decisão de investimento. Entre eles, há projetos para a produção de SAF (Com-

bustível Sustentável de Aviação), E-metanol, que é um possível combustível para navios menores, e também de amônia verde, já voltado aos navios maiores, de longo curso. Esses combustíveis devem ser armazenados no Terminal de Líquidos do Açu (TLA), que será expandido para acomodar essa produção", detalhou o CEO.

T-Mult ampliado

O Porto do Açu também concluiu recentemente o investimento de R\$ 200 milhões na expansão do Terminal Multicargas. O projeto ampliou o cais operacional de 340 metros para 500 metros, mantendo calado de 13,1 metros e estrutura para atracar simultaneamente dois navios do tipo Panamax (capacidade de até 75 mil toneladas cada).

O investimento também contemplou novos pátios de armazenagem, galpões e um guindaste híbrido ESP 7B, que elevou em 30% a capacidade de movimentação do ter-

minal e reduziu em cerca de 30% o consumo de diesel.

O aporte sustenta os novos acordos comerciais fechados pelo porto, entre eles com a Petrobras envolvendo a exportação de coque de petróleo. Agora, o T-Mult passa a concentrar o escoamento da produção das quatro refinarias da estatal no Sudeste (Reduc, Regap, Replan e Revap), com previsão de embarcar até 600 mil toneladas por ano do produto rumo ao mercado internacional.

Paralelamente, o terminal amplia sua atuação no agronegócio, com a realização, na semana passada, da primeira operação de importação de enxofre, insumo voltado à indústria de fertilizantes. A movimentação inicial foi 1.500 toneladas, importada pela Minas Port dos EUA.

Com as melhorias estruturais, a capacidade do ativo aumentou para 2,7 milhões de toneladas por ano, com projeção de atingir 5 milhões de toneladas até 2028.



Divulgação



O Porto do Açu também estima, para os próximos 10 anos, R\$ 22 bilhões em investimentos que, atualmente, estão em diversas fases, entre negociação, estruturação e licenciamento

Porto Itapoá amplia acesso de caminhões com novo gate exclusivo

Estrutura terá oito entradas dedicadas e poderá elevar capacidade instalada de 2 mil para até 3 mil acessos diários

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

O Porto Itapoá vai inaugurar um novo gate exclusivo para a entrada de caminhões, ampliando a capacidade de acesso ao terminal. Atualmente, a operação registra em média cerca de 2 mil acessos de veículos por dia. Com a nova estrutura, a capacidade instalada poderá chegar a 3 mil acessos diários.

O novo gate contará com oito acessos dedicados exclusivamente à entrada de caminhões. Já a estrutura atualmente em operação, que funciona em sistema de revezamento entre entradas e saídas, passará a ser uti-

lizada apenas para a saída dos veículos.

Segundo o Porto Itapoá, a separação definitiva dos fluxos deverá permitir uma circulação mais organizada no acesso ao terminal e ampliar a capacidade de movimentação de caminhões.

“O novo gate amplia nossa capacidade operacional e traz melhorias importantes no acesso ao terminal. A separação dos fluxos traz mais previsibilidade, agilidade e segurança”, afirmou o CEO do Porto Itapoá, Ricardo Arten.

O executivo ressaltou, porém, que o aumento da capacidade instalada não significa utilização imediata de todo o potencial da nova estrutura. “Isso não significa, necessariamente, que vamos utilizar toda essa capacidade imediatamente. Teremos uma curva de aproveitamento da nova estrutura,

acompanhando o crescimento da demanda e a evolução da operação”, disse.

Além da ampliação física, o novo gate será equipado com sistemas de reconhecimento automático de veículos e motoristas. De acordo com a empresa, a tecnologia deverá agilizar os procedimentos de acesso e reforçar os controles de segurança relacionados aos caminhões, às cargas e aos trabalhadores do terminal.

“Estamos investindo em infraestrutura, tecnologia e eficiência operacional para acompanhar o crescimento da demanda e manter altos padrões de segurança e desempenho”, afirmou Arten.

A empresa associa a implantação do novo acesso à estratégia de modernização das operações e ampliação da capacidade logística do ter-

minal. Segundo o Porto Itapoá, os investimentos têm como objetivo acompanhar o crescimento da movimentação e elevar a eficiência dos processos internos.

Expansão

A implantação do novo gate ocorre em paralelo à Fase IV de expansão do Porto Itapoá, que prevê investimentos de R\$ 500 milhões. O projeto está em andamento e inclui aumento da área operacional, aquisição de equipamentos e outras intervenções voltadas à capacidade do terminal.

A nova etapa contempla a incorporação de mais 120 mil metros quadrados de pátio. Também estão previstas aquisições de equipamentos de maior capacidade e novas tecnologias direcionadas à operação e à sustentabilidade.

Entre os investimentos já realizados está a chegada do oitavo portêiner, em janeiro de 2025. O terminal também adquiriu 12 novos guindastes RTG híbridos operados remotamente e nove novos terminal tractors (TTs).

Segundo o Porto Itapoá, esses equipamentos se somam à frota de terminal tractors elétricos já utilizada na operação, apontada pela companhia como a maior do tipo no Brasil.

A empresa afirma que a Fase IV dá continuidade ao processo de expansão do terminal. De acordo com o Porto Itapoá, a unidade está atualmente entre os quatro maiores terminais do país, e a estratégia de longo prazo tem como objetivo ampliar sua participação no mercado e elevar os níveis de segurança e eficiência operacional.

Itajaí retira em uma semana metade do volume anual de sedimentos

Nova batimetria vai indicar resultado da dragagem e subsidiar definição das profundidades pela Autoridade Marítima

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redebenews.com.br

A Superintendência do Porto de Itajaí (SPI) concluiu mais uma etapa da dragagem do canal aquaviário do complexo Itajaí-Navegantes, em Santa Catarina. Segundo a empresa pública,

em aproximadamente uma semana foram retirados mais de 1,5 milhão de metros cúbicos de sedimentos do canal. O volume é considerado expressivo e corresponde a praticamente metade de toda a dragagem realizada ao longo de um ano em condições normais.

A remoção deve contribuir para o restabelecimento das profundidades do canal aquaviário, afetadas pelo aumento da sedimentação provocado por episódios climáticos associa-

dos ao El Niño. As chuvas intensas no Rio Itajaí-Açu elevaram significativamente a vazão e o transporte de sedimentos em direção ao fundo do estuário.

Após a campanha, o Porto de Itajaí realizará novos levantamentos batimétricos para verificar as profundidades do canal. Toda a documentação será encaminhada à Delegacia da Capitania dos Portos de Itajaí, com as novas medições ao longo do canal aquaviário.

Após o recebimento dos

dados, caberá à Autoridade Marítima determinar as novas profundidades, o que deve ocorrer nos próximos dias.

De acordo com a SPI, a draga de sucção Hopper deixou o canal nesta semana e passará por manutenção após danos registrados durante a recente operação. Os serviços de dragagem de manutenção, no entanto, continuarão, principalmente para resolver a questão da lama fluida.

“Retirar mais de 1,5

milhão de metros cúbicos de sedimentos em aproximadamente uma semana demonstra a dimensão do desafio que estamos enfrentando e também a capacidade de resposta do Porto de Itajaí”, disse o superintendente do Porto de Itajaí, Artur Antunes Pereira. “Vamos encaminhar os dados para avaliação da Marinha e seguir adotando todas as medidas necessárias para garantir segurança, competitividade e continuidade às operações portuárias”.

TRANSPORTES | Portos >Opinião



PEDRO CÉSAR VELOSO PRADO

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

► DIREITO

OEA e eficiência portuária: a confiança como vetor de fluidez no comércio exterior

No último artigo publicado nesta coluna, tratamos da mudança de paradigma promovida pela Portaria Coana nº 188/2026, que desloca o controle aduaneiro da retenção física para o monitoramento em trânsito, com impactos diretos sobre a eficiência portuária. Na mesma linha de racionalização e modernização do fluxo logístico, há outro instrumento que merece destaque e que se mostra igualmente estratégico para o futuro do comércio exterior brasileiro: a certificação de Operador Econômico Autorizado (OEA).

A lógica é complementar. Se, de um lado, a Administração Aduaneira passa a permitir maior circulação das cargas com base em tecnologia e rastreabilidade, de outro, torna-se essencial identificar quais operadores estão aptos a operar nesse ambiente com menor intervenção estatal. É nesse ponto que o OEA se insere, como mecanismo de seleção qualitativa dos intervenientes da cadeia logística.

O programa OEA tem como finalidade reconhecer operadores que demonstram elevado grau de conformidade e segurança em suas operações, permitindo que a fiscalização aduaneira seja exercida de forma mais eficiente e menos intrusiva. Em essência, substitui-se um modelo generalista de controle por uma abordagem baseada em confiança qualificada, construída a partir de critérios objetivos definidos pela própria Receita Federal.

No ordenamento brasileiro, o regime foi recentemente reforçado pela Lei Complementar nº 225/2026, que tratou do tema e conferiu status legal aos benefícios da certificação. Ainda que sua disciplina operacional permaneça regulamentada por normas infralegais — em especial pela Instrução Normativa RFB nº 2.318/2026 —, o reconhecimento em lei complementar representa avanço relevante em termos de segurança jurídica e consolidação institucional do programa.

A certificação OEA está estruturada em duas modalidades. O OEA-Segurança é voltado a diversos intervenientes da cadeia logística, como transportadores rodoviários, terminais portuários, importadores, exportadores e agentes de carga, com foco na integridade e proteção da cadeia de suprimentos. Já o OEA-Conformidade é direcionado exclusivamente aos importadores, tendo como eixo o cumprimento consistente das obrigações tributárias e aduaneiras.

Os benefícios associados à certificação são expressivos e dialogam diretamente com a busca por maior eficiência portuária e aduaneira. Operadores OEA tendem a contar com acesso prioritário a terminais, menor probabilidade de seleção para canais de parametrização mais rigorosos — com maior incidência de canal verde — e, consequentemente, maior celeridade no desembarço aduaneiro. Soma-se a isso a designação de auditor fiscal específico para acompanhamento, prioridade em situações excepcionais, como paralisações, e a possibilidade de adoção de regimes operacionais mais ágeis, como o despacho sob águas.

Além dos ganhos operacionais, há reflexos econômicos relevantes. A redução do tempo de permanência das cargas, a maior previsibilidade dos fluxos logísticos e a mitigação de incertezas impactam diretamente custos de armazenagem, sobrestadia e programação de transporte. Em um cenário em que o tempo é um dos principais vetores de custo, a certificação OEA se apresenta como instrumento concreto de aumento de competitividade.

Sob a ótica sistêmica, o programa também contribui para uma utilização mais racional da infraestrutura portuária. Ao permitir que operadores confiáveis tenham fluxos mais ágeis, reduz-se a pressão sobre zonas primárias, melhora-se o escoamento de cargas e reforça-se a lógica de circulação contínua — exatamente a diretriz que vem sendo construída pelas recentes iniciativas normativas no âmbito aduaneiro.

Não menos relevante é o impacto no plano comercial. Empresas certificadas como OEA passam a ser reconhecidas, inclusive internacionalmente, como operadores confiáveis perante a autoridade aduaneira, o que fortalece sua reputação no mercado global. Esse reconhecimento pode facilitar negociações, reduzir barreiras operacionais e ampliar a inserção em cadeias internacionais de valor, funcionando, na prática, como um selo de credibilidade institucional.

Nesse contexto, a certificação OEA deixa de ser apenas um diferencial regulatório e passa a ocupar posição central na estratégia de empresas que atuam no comércio exterior. Em um ambiente que caminha para modelos de controle mais inteligentes e menos intervencionistas, a confiança — devidamente certificada — tende a se consolidar como um dos principais ativos logísticos e comerciais.

EMPRESAS CERTIFICADAS COMO OEA PASSAM A SER RECONHECIDAS, INCLUSIVE INTERNACIONALMENTE, COMO OPERADORES CONFIÁVEIS PERANTE A AUTORIDADE ADUANEIRA, O QUE FORTALECE SUA REPUTAÇÃO NO MERCADO GLOBAL. ESSE RECONHECIMENTO PODE FACILITAR NEGOCIAÇÕES, REDUZIR BARREIRAS OPERACIONAIS E AMPLIAR A INSERÇÃO EM CADEIAS INTERNACIONAIS DE VALOR, FUNCIONANDO, NA PRÁTICA, COMO UM SELO DE CREDIBILIDADE INSTITUCIONAL

TRANSPORTES | Navegação

Antaq e Abani firmam parceria para avançar na navegação interior

Protocolo prevê troca de dados, estudos e análises para apoiar discussões e prioridades do setor

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani) assinaram, nesta quarta-feira (9), Protocolo de Intenções para estabelecer cooperação institucional em temas relacionados à navegação interior brasileira. A assinatura ocorreu na sede da agência, em Brasília (DF).



Divulgação

A Antaq poderá disponibilizar informações e dados públicos relacionados à navegação interior. Já a Abani compartilhará estudos, análises e contribuições técnicas sobre o setor

O instrumento prevê o intercâmbio de informações, estudos, dados e conhecimentos de interesse comum entre as instituições. Entre as atividades previstas estão reuniões técnicas, nas quais a Antaq poderá disponibilizar informações e dados

públicos relacionados à navegação interior, enquanto a Abani compartilhará estudos, análises e contribuições técnicas sobre o setor. O protocolo estabelece medidas para preservar a independência e a imparcialidade das instituições.

Não haverá transferência de recursos financeiros ou doação de bens entre as partes. O Protocolo de Intenções terá vigência de um ano, contado a partir da assinatura e poderá ser prorrogado mediante termo aditivo.

A formalização da parceria é resultado de reuniões realizadas pela Antaq e a Abani ao longo dos anos sobre temas relacionados à navegação interior. A partir desses encontros, foi discutida a possibilidade de estruturar uma agenda de trabalho com temas de interesse comum e prioridades a serem tratadas no âmbito das competências de cada instituição.

CALENDÁRIO BRASIL EXPORT 2026

CONFIRA A PROGRAMAÇÃO



5 DE MARÇO Pernambuco Export
Recife, PE



27 E 28 ABRIL Rio de Janeiro Export
Rio de Janeiro, RJ



13 E 14 AGOSTO Sudeste Export
Vitória, ES



19 E 20 MARÇO Norte Export
Manaus, AM



14 E 15 MAIO Mercosul Export
Buenos Aires, Argentina



17 E 18 SETEMBRO Sul Export
Foz do Iguaçu, PR

PRÓXIMO EVENTO



9 E 10 ABRIL Bahia Export
Salvador, BA



28 E 29 MAIO Santos Export
Guarujá, SP

6 A 8 OUTUBRO Fórum Nacional Brasil Export
Infraestrutura | Minas e Energia
Brasília, DF



13 ABRIL Brasil Tech Export
São Paulo - SP



8 E 9 JUNHO Nordeste Export
Maceió, AL

1 A 6 NOVEMBRO Missão Internacional do Brasil Export
Japão



23 ABRIL Meeting Brasil-Japão
São Paulo, SP



23 E 24 JULHO Centro-Oeste Export
Rio Verde, GO

Discutindo ideias e apontando caminhos, no Brasil e no mundo.
www.forumbrasilexport.com.br

GRUPO
**BRASIL
EXPORT**

TRANSPORTES | Rodovias

Novo modelo de CNH supera 2 milhões de emissões

Programa lançado em dezembro amplia acesso digital, reduz etapas e projeta impacto econômico de quase R\$ 10 bilhões

Da Redação
redacao.jornal@redenews.com.br

O ministro dos Transportes, George Santoro, e o secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, detalharam nesta quinta-feira (10) os novos indicadores do programa CNH do Brasil, lançado em dezembro de 2025. Nos primeiros nove meses da iniciativa, até agosto de 2026, foram emitidos mais de 2 milhões de documentos, aumento de 17,1% e acréscimo de 292.639 condutores em relação ao mesmo período do ano passado.

A digitalização e a centralização do processo na plataforma oficial do Governo Federal registraram mais de 7,3 milhões de requerimentos de primeira habilitação. A plataforma reúne em um único ambiente etapas da jornada para obtenção do documento, com soluções desenvolvidas pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro) para

a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran).

Segundo o Governo Federal, as mudanças representam impacto econômico estimado em quase R\$ 10 bilhões, considerando curso teórico, formação prática, renovação do documento, exames médicos e psicológicos e deslocamentos evitados.

Abertura de processos

Dos mais de 7,3 milhões de requerimentos para abertura do processo de primeira habilitação, a maior alta ocorreu no Amapá. Santa Catarina registrou a menor variação.

Inclusão feminina

Entre as mulheres, o número de entradas no processo cresceu 18%, de 1.056.960 em 2025 para 1.246.979 em 2026, acréscimo de 190.019. O Nordeste registrou a maior alta, de 54,7%, seguido pelo Norte, com 31,9%.

Curso teórico

Com a oferta gratuita e digital do curso teórico, foram realizados 4.386.463

cursos até agosto de 2026, ante 1.981.304 no mesmo período de 2025, crescimento de 121,4%, com 2.405.159 registros adicionais.

O Amapá teve a maior expansão, de 296,4%, enquanto Tocantins registrou a menor variação, de 63,5%.

Formação prática

As mudanças na formação de condutores reduziram de 20 para duas horas a carga mínima de aulas práticas e permitiram a contratação de instrutores autorizados pelos Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans). O número de cursos cresceu 34,7%, de 3,1 milhões para 4,18 milhões.

Instrutores autorizados

Em 2026, 552.994 dos 4.182.803 cursos foram conduzidos por instrutores autônomos autorizados, equivalente a 13,2% do total. Os centros de formação responderam por 86,8%.

A modalidade teve maior participação no Norte (30,7%) e no Nordeste (27,4%), seguidos por Centro-Oeste (7,4%), Sudeste

(5,4%) e Sul (3,3%).

Impacto econômico

O Governo Federal estima em R\$ 9,64 bilhões o impacto econômico das mudanças na CNH do Brasil. O cálculo considera curso teórico gratuito (R\$ 2,94 bilhões), formação prática (R\$ 4,57 bilhões), exames médico e psicológico (R\$ 414,6 milhões), renovação automática para bons condutores (R\$ 1,44 bilhão) e deslocamentos evitados (R\$ 278,7 milhões).

Neste último caso, o cálculo usou o transporte público como referência e as antigas cargas horárias dos cursos, considerando os gastos relacionados ao número de dias de deslocamento.

Segurança viária

Até agosto de 2026, a proporção de novos motoristas com infrações ficou em 0,54%, com 11.938 ocorrências entre 2.212.108 habilitados, ante 2,36%, com 42.208 registros entre 1.788.139 condutores, no mesmo período do ano anterior. A comparação representa redução de 77,1%

na incidência.

Tempo médio

O tempo médio para concluir o processo de habilitação caiu nas 27 unidades da Federação. A maior redução ocorreu no Sul (-42,4%), seguido por Norte (-40,5%), Nordeste (-34,6%), Centro-Oeste (-29,3%) e Sudeste (-20,5%).

Faixa etária

O aumento das primeiras habilitações também alcançou faixas etárias mais altas. Desde o lançamento do programa, o maior crescimento ocorreu entre pessoas com 55 anos ou mais (+53,4%), seguido pelos grupos de 45 a 54 anos (+37,4%), 35 a 44 anos (+29,7%) e 25 a 34 anos (+21,3%). Entre os mais jovens, a variação foi de 11,9% na faixa de 18 a 20 anos e de 6,6% entre 21 e 24 anos.

Novas funcionalidades

O aplicativo CNH do Brasil também reúne serviços de trânsito. Entre eles está a consulta ao Free Flow, que permite verificar passagens por pórticos de pedágio eletrônico, valores cobrados e débitos pendentes. A funcionalidade está disponível para usuários de 14 concessionárias que operam com o sistema.

A plataforma oferece ainda a credencial digital de estacionamento, com 2.621.956 emissões: 2.590.344 para idosos (98,8%) e 31.612 para pessoas com deficiência (1,2%).

Outra funcionalidade prevista para novembro é a transferência eletrônica de veículos, regulamentada pela Resolução Contran nº 1.027/2026.



O ministro dos Transportes, George Santoro, e o secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, detalharam nesta quinta-feira (10) os novos indicadores do programa CNH do Brasil

Tecnologia reforça segurança em acesso ao Porto de Paranaguá

Projeto da EPR Litoral Pioneiro utiliza câmeras térmicas e ações educativas para prevenir acidentes com veículos pesados

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

Tecnologias voltadas à prevenção de acidentes estão sendo utilizadas em trechos estratégicos das rodovias do Paraná, incluindo a Serra do Mar da BR-277, principal ligação terrestre com o Porto de Paranaguá. As ações fazem parte do Projeto Trânsito +, desenvolvido pela concessionária EPR Litoral Pioneiro, que já alcançou mais de 27 mil pessoas desde o início das atividades.

Entre os recursos utilizados estão câmeras térmicas capazes de identificar alterações nos sistemas de freios de caminhões. A tecnologia é empregada em ações conjuntas com a Polícia Rodoviária Federal (PRF)

e o Batalhão de Polícia Rodoviária Militar Estadual (BPRv), principalmente na Serra do Mar da BR-277, no sentido do Porto de Paranaguá.

O monitoramento tem como objetivo ampliar a prevenção em um trecho de atenção para a circulação de veículos pesados. A identificação de possíveis problemas nos sistemas de frenagem contribui para reduzir riscos de acidentes e aumentar a segurança de motoristas e demais usuários da rodovia.

A iniciativa combina o uso de tecnologia com ações de educação e conscientização voltadas a motoristas, ciclistas, pedestres e outros usuários das rodovias. Entre 2024 e agosto de 2026, o projeto passou por 15 municípios: Arapoti, Bandeirantes, Cornélio Procopio, Curitiba, Jacarezinho, Jaguariaíva, Matinhos, Morretes, Parana-



Divulgação

A identificação de possíveis problemas nos sistemas de frenagem contribui para reduzir riscos de acidentes e aumentar a segurança de motoristas e demais usuários da rodovia

guá, Piraí do Sul, Pontal do Paraná, Quatro Barras, Santo Antônio da Platina, São José dos Pinhais e Si- queira Campos.

O Projeto Trânsito + também desenvolve ações direcionadas aos usuários mais vulneráveis das rodovias. Durante as atividades educativas, foram distribuídos 2.700 LEDs sinalizadores para ciclistas, com o objetivo

de ampliar a visibilidade desses usuários durante os deslocamentos.

A concessionária também utiliza um caminhão 100% elétrico como estrutura móvel para levar as ações de segurança, educação e sustentabilidade aos diferentes municípios atendidos pelo programa.

Além das atividades educativas, o projeto bus-

ca aproximar a discussão sobre segurança viária da operação cotidiana das rodovias, especialmente em corredores utilizados pelo transporte de cargas e no acesso ao complexo portuário paranaense.

O Projeto Trânsito + é desenvolvido pela EPR Litoral Pioneiro e regulado e fiscalizado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Fluxo de veículos em rodovias pedagiadas cresce 2,6% em agosto

Movimento de leves avançou 2,8% no mês, enquanto pesados tiveram alta de 0,7%, segundo o índice ABCR

Estadão Conteúdo

O índice ABCR, que mede o movimento de veículos em estradas pedagiadas, mostrou alta de 2,6% em agosto frente a julho, na compara-

ção com ajuste sazonal. O resultado refletiu altas de 2,8% nos veículos leves e 0,7% nos pesados.

Frente a agosto do ano passado, a alta no fluxo de veículos nas estradas foi de 2,7%, impulsionada pelos aumentos de 1,9% no movimento de veículos pesados e de 3% no fluxo de veículos leves.

O índice é construído pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) junto com

a Tendências Consultoria. Nos últimos 12 meses, o índice avançou 2,2%, como resultado dos aumentos de 2,5% de veículos pesados e de 2,1% de leves.

“Os veículos leves registraram a segunda alta consecutiva, recuperando integralmente as perdas observadas entre maio e junho, em um período favorecido pelo retorno às aulas e pelo fim das férias de julho”, comentam os analistas da Tendências Thiago Xavier e

Felipe Melchert.

Eles acrescentam que a mobilidade e as viagens das famílias continuam sendo sustentadas por fatores como o mercado de trabalho aquecido, a geração de empregos e o aumento da massa de renda. Por outro lado, ponderam, juros elevados, crédito restrito e o alto nível de endividamento das famílias seguem limitando um crescimento mais expressivo do fluxo nas estradas.

Já o segmento de veículos pesados, como os caminhões, segue sustentado pela demanda logística e pelo escoamento das produções industrial e agropecuária, especialmente da segunda safra de milho e da soja. “Por outro lado, custos operacionais elevados, crédito restritivo e incertezas sobre os preços dos combustíveis continuam limitando uma expansão mais robusta da atividade”, observam os analistas.

INFRAESTRUTURA | Opinião



DANIELLE CLERMAN
Engenheira, professora da Área de Infraestrutura da Universidade do Vale do Rio dos Sinos (Unisinos) e diretora de Operações do Intituto PORTa
opinioao@portalbenews.com.br

► INFRAESTRUTURA

Quem vai construir o Brasil?

Uma recente declaração do presidente da Vale, Gustavo Pimenta, expôs uma questão sobre a escassez de engenheiros no País: “Estamos com dificuldades de formar novos líderes, formar novos engenheiros, para a Vale, isso é uma dor”. Diante dessa realidade, fica a pergunta: quem vai construir o Brasil?

A pergunta parece simples. Afinal, temos engenheiros, técnicos, universidades, escolas profissionalizantes e empresas formando seus próprios profissionais. Mas a declaração recente do presidente da Vale, Gustavo Pimenta, mostra que talvez a resposta não seja tão simples assim.

Ao falar sobre os projetos e investimentos da empresa, o executivo chamou a formação e a capacitação de profissionais de “calcanhar de Aquiles da indústria”. A dificuldade, segundo ele, está em encontrar e formar engenheiros e novas lideranças para acompanhar os projetos. A Vale vem buscando parcerias com universidades, escolas técnicas e o Sistema S e, em algumas situações, precisou recorrer a profissionais de fora do país.

A notícia poderia ser resumida como “faltam engenheiros no Brasil”. Mas talvez essa seja uma conclusão simplista demais.

O que está faltando não é apenas um determinado tipo de profissional. E também não é apenas uma questão de quantidade. Um país que pretende investir, crescer e transformar sua infraestrutura precisa de uma visão integrada de formação.

Na universidade, quando falamos sobre a falta de profissionais, a primeira reação costuma ser perguntar: quantos engenheiros estamos formando? A pergunta é importante, mas não suficiente.

Um grande projeto de infraestrutura depende de uma ampla rede de conhecimentos, experiências e responsabilidades. Uma ferrovia envolve engenharia, mas também topografia, laboratório, planejamento, manutenção, operação e gestão. Um porto reúne profissionais de logística, tecnologia, automação, meio ambiente, segurança, operação, comércio exterior e muitas outras áreas. Uma rodovia, um aeroporto ou uma planta industrial também dependem de pessoas com diferentes formações e trajetórias, trabalhando de maneira coordenada. A infraestrutura é integrada. Nossa formação, muitas vezes, não é.

Há profissionais formados em universidades, escolas técnicas, cursos de especialização e experiências práticas. As empresas também desenvolvem suas próprias iniciativas de capacitação, enquanto outras instituições contribuem para a formação e o aperfeiçoamento de trabalhadores em diferentes áreas.

Todos esses caminhos são importantes. O desafio aparece quando eles não se encontram. Talvez seja hora de parar de pensar na formação profissional como uma coleção de trajetórias independentes e começar a enxergá-la como uma rede de competências.

O conhecimento científico e tecnológico, a capacidade de planejamento, o domínio de processos, a experiência prática, a operação, a manutenção, a gestão e a liderança são dimensões que precisam estar articuladas. Não se trata de estabelecer uma escala de importância entre profissões ou trajetórias. Trata-se de reconhecer que nenhuma formação, isoladamente, responde à complexidade dos desafios atuais.

Precisamos valorizar a formação técnica, a experiência prática, a formação universitária, a especialização e a educação continuada como partes

de um mesmo ecossistema. Mais do que isso: precisamos criar pontes entre esses caminhos.

Não existe um único caminho para formar um bom profissional. O que existe é a necessidade de oferecer caminhos de qualidade, reconhecer suas especificidades e permitir que eles se conectem.

Precisamos aproximar quem ensina de quem faz. Talvez um dos maiores desafios esteja justamente na conexão. Universidades possuem conhecimento científico e tecnológico. Escolas técnicas e instituições de formação profissional desenvolvem competências aplicadas a diferentes atividades. Empresas conhecem as necessidades reais dos projetos e dos ambientes de trabalho. Entidades profissionais conhecem os desafios, responsabilidades e transformações que atravessam as diferentes áreas. E o setor público tem um papel fundamental na construção de políticas de desenvolvimento.

Precisamos aproximar esses mundos. Criar espaços de diálogo para que conhecimento, experiência e necessidade caminhem juntos.

Porque existe um risco quando esses mundos se afastam: podemos formar pessoas muito bem preparadas academicamente, mas pouco familiarizadas com os problemas reais que encontrarão; ou profissionais com excelente experiência prática, mas a atualização necessária para acompanhar a transformação tecnológica. O futuro exige a combinação dessas dimensões.

Existe ainda uma pergunta que talvez seja a mais importante de todas: como estamos apresentando a Engenharia e a infraestrutura para as novas gerações?

Se queremos atrair mais pessoas para as áreas relacionadas à infraestrutura, precisamos mostrar aos jovens por que essas atividades importam. Precisamos mostrar que trabalhar com infraestrutura é participar da construção do país. É projetar uma ponte. É construir uma estrada. É fazer um porto funcionar melhor. É tornar uma cidade mais eficiente.

É criar soluções para reduzir emissões e enfrentar as mudanças climáticas. É usar tecnologia para resolver problemas concretos. É transformar conhecimento em algo que existe no mundo real. Talvez tenhamos falhado um pouco em contar essa história.

O Brasil tem uma enorme agenda de investimentos pela frente. Mas entre o anúncio de um investimento e a entrega de uma infraestrutura existe uma longa cadeia de pessoas. Por isso, discutir formação profissional não é discutir apenas educação. É discutir infraestrutura.

A fala da Vale deveria ser entendida como um alerta. Não basta perguntar quantos engenheiros o Brasil forma. Precisamos perguntar que profissionais estamos formando, para quais desafios e como estamos conectando as diferentes formações necessárias para realizar grandes projetos.

Talvez o verdadeiro desafio não seja simplesmente formar mais. Seja formar melhor. Formar continuamente. E, principalmente, formar de maneira integrada.

No setor de infraestrutura, nenhum profissional trabalha sozinho. E nenhum país constrói seu futuro sozinho.

Se queremos construir um Brasil mais moderno, competitivo e sustentável, precisamos investir não apenas nas obras que queremos entregar, mas também nas pessoas que terão a responsabilidade de fazê-las acontecer. Porque, no final, existe uma pergunta que nenhum grande projeto consegue responder sozinho: quem vai construir o Brasil?

TALVEZ O VERDADEIRO DESAFIO NÃO SEJA SIMPLEMENTE FORMAR MAIS. SEJA FORMAR MELHOR. FORMAR CONTINUAMENTE. E, PRINCIPALMENTE, FORMAR DE MANEIRA INTEGRADA

Capital privado entra no centro do debate logístico do Sul Export

Encontro tratará de financiamento de grandes projetos, corredores multimodais e infraestrutura para aumentar a competitividade regional

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

O financiamento de grandes projetos de infraestrutura e a atração de capital para ampliar a capacidade logística da região Sul estarão entre os temas do Sul Export 2026, que será realizado nos dias 17 e 18 de setembro, em Foz do Iguaçu (PR). O debate também abordará investimentos em portos e recintos alfandegados e medidas para reduzir os custos enfrentados pelos grandes embarcadores da região.

Os assuntos estarão no centro do painel “Demandas do setor produtivo e o protagonismo da região Sul para o desenvolvimento econô-

mico do Brasil”, marcado para as 14h do dia 17. A discussão será moderada pelo diretor-geral da Rede BE News, Leopoldo Figueiredo.

Participarão do painel o CEO da Transglobal Holding, Beto Martins; o CEO do Porto Itapoá, Ricardo Arten; o diretor de Planejamento Operacional e Logística da Klabin, Roberto Bisogni; o CEO da Cotriguaçu Cooperativa Central, Rodrigo Buffara Farah; e o sócio da AVREN, Thiago Meirelles.

Um dos eixos será a competitividade dos grandes embarcadores e os caminhos para diminuir custos logísticos em uma região que reúne importantes polos industriais, agropecuários e exportadores. O debate deverá envolver a capacidade da infraestrutura existente de acompanhar o crescimento dos fluxos de carga

e os investimentos necessários para evitar gargalos no transporte e na armazenagem.

A programação prevê ainda uma discussão específica sobre portos e recintos alfandegados. Esses ativos funcionam como pontos de conexão entre diferentes modos de transporte e entre as cadeias produtivas nacionais e o comércio exterior, o que coloca capacidade, eficiência operacional e disponibilidade de infraestrutura entre os fatores que podem influenciar os custos das empresas.

Outro tema será a articulação entre investimentos privados e os planos governamentais de logística. O painel deverá discutir o papel das entidades de classe na aproximação dessas duas frentes e na formação de corredores multimodais in-

tegrados, capazes de combinar rodovias, ferrovias, portos e estruturas de apoio às cargas.

O financiamento de projetos completa a pauta. A proposta é discutir alternativas para viabilizar empreendimentos de maior porte e ampliar a participação de capital externo na infraestrutura de transportes da região.

Agenda regional

O painel integra uma programação voltada aos principais desafios logísticos do Sul do País. Pela manhã, o fórum terá discussões sobre energia eólica offshore e infraestrutura aquaviária, além de um painel dedicado ao desenvolvimento e à concessão de hidrovias e serviços portuários.

Após o debate sobre as

demandas do setor produtivo, a programação seguirá com o painel “Multimodalidade e conectividade de transportes”, que tratará da logística transfronteiriça, da Tríplice Fronteira, dos portos secos, da Malha Sul e da integração entre rodovias, ferrovias e recintos alfandegados.

O setor naval também terá espaço na agenda, com discussão sobre projetos offshore, cadeia de suprimentos, conteúdo local e sustentabilidade. No fim da tarde, o InfraESG abordará financiamento verde, critérios de sustentabilidade e atração de fundos internacionais para projetos rodoviários.

No dia 18, o Sul Export terá uma programação de visitas técnicas, com saída do transporte oficial às 9h15 e retorno previsto para as 16h30.

PROGRAMAÇÃO SUL EXPORT 2026

17 SETEMBRO | QUINTA-FEIRA

08h30 Credenciamento e boas-vindas

09h00 Solenidade de abertura com autoridades presentes: Fabricio Guimaraes Juliao, CEO do Grupo Brasil Export; Thairyne Oliveira, Secretária-Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos - a confirmar; General Joaquim Silva e Luna, Prefeito de Foz do Iguaçu - a confirmar; Fabio Silveira, Presidente da Portos RS; Ana Paula Niedzieluk Lisboa, Procuradora Seccional da União no Estado do Paraná; José Roberto Campos, Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export; Jesualdo Silva, Presidente do Conselho do Sul Export; Demais autoridades a confirmar

10h00 Momento PIANC | Diretrizes da PIANC para eólicas offshore e sinergia com a NORMAM-303

Moderação: Jacqueline Wendpap, Diretora-Executiva do Instituto Praticagem do Brasil Segurança da navegação e marcos regulatórios | Gargalos e adequação da infraestrutura aquaviária | Integração das cadeias de suprimentos do setor e ações para aperfeiçoar a logística de apoio à produção de energia eólica

Apresentação: Felipe Ribolla Masetti, Technomar Engenharia

Debatedores: Henrique Horn Ilha, Diretor de Meio Ambiente da Portos RS; Marcello Cabral, Diretor de Novos Negócios da ABEEólica; Rodolfo Gonçalves, CEO da JB Energy; Demais participantes a confirmar

11h00 Intervalo

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

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

Análise das experiências de concessões já em andamento na região Sul | Modelagem de concessões e caminhos para melhorar a atração de capital privado | Boas práticas voltadas a temas como resiliência climática, dragagem estruturante e manutenção de calados

Apresentação: Conrado Frezza, Coordenador de Projetos Portuários e Aquaviários da INFRA S.A.

Debatedores: Daniel Rodrigues Aldigueri, Diretor do Departamento de Navegação e Fomento do Ministério de Portos e Aeroportos; Fabiano Ramalho, Diretor de Finanças e Gestão da SCPAr; Osmari de Castilho Ribas, Diretor Superintendente Administrativo da Portonave; Demais participantes a confirmar

12h30 Encerramento do período da manhã

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

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

Competitividade dos grandes embarcadores da região e ações para redução dos custos logísticos no Sul | A importância de investimentos em portos e recintos alfandegados para evitar desabastecimento ou sobrecustos | O papel das entidades de classe para alinhar investimentos privados com planos governamentais ligados à logística, criando corredores multimodais integrados | Financiamento de grandes projetos e atração de capital externo

Debatedores: Beto Martins, CEO da Transglobal Holding; Ricardo Arten, CEO do Porto Itapoá;

Roberto Bisogni, Diretor de Planejamento Operacional e Logística da Klabin; Rodrigo Buffara Farah, CEO da Cotriguaçu Cooperativa Central; Thiago Meirelles, Sócio da AVREN; Demais participantes a confirmar

15h00 Painel | Multimodalidade e conectividade de transportes

Moderação: Bruno Merlin, Diretor de Comunicação do Grupo Brasil Export

Gargalos a serem superados e ações para aumentar a eficiência operacional na logística transfronteiriça, incluindo a Tríplice Fronteira e os portos secos da região | Otimização da concessão da Malha Sul, investimentos em capacidade operacional e eliminação de gargalos urbanos no escoamento até os portos do Sul do País | Multimodalidade e boas práticas para a articulação entre rodovias, ferrovias e recintos alfandegados

Debatedores: Celso Gallegario, Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de Foz do Iguaçu (Sindifoz); Djalma Vilela, Presidente da Multilog; Gladys Vinci, Vice-Presidente Executiva da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI); Lucas Ataliba, Diretor de Integração de Modais da Secretaria de Estado de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina (SPAF); Marcelo Mossi Vendramini, Titular da Alfândega (RFB) em Foz do Iguaçu; Demais participantes a confirmar

16h00 Coffee break - Oferecimento: EBCO | SEABOX | TECHSCAN

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

Moderação: James Winter, Sócio Fundador da Macedo & Winter Advogados Associados e Mestre em Direito dos Negócios pela FGV/SP

Desenvolvimento de projetos offshore e planejamento estratégico para o setor naval no Brasil | Desafios e oportunidades da cadeia de fornecimento de insumos e equipamentos para o setor naval | Conteúdo local e sustentabilidade na indústria de óleo e gás

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

17h15 InfraESG | Corredores logísticos sustentáveis

“Financiamento verde” e atração de capital para investimentos em rodovias | Critérios da ANTT e do Ministério dos Transportes para classificar projetos como sustentáveis e atrair fundos internacionais | O papel do setor privado e o retorno de investimentos ESG em concessões rodoviárias

Debatedores: José Carlos Cassaniga, Diretor-Presidente da EPR; Cynthia Ruas, Superintendente de Sustentabilidade, Pessoas e Inovação da ANTT; Cloves Benevides, Subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes - a confirmar; Demais participantes a confirmar

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

18h45 Momento IBL/Frenlogi

18 SETEMBRO | SEXTA-FEIRA

09h15 Saída do transporte oficial do Bourbon Thermas Eco Resort

10h00 Visitas

16h30 Retorno ao Bourbon Thermas Eco Resort

LOGÍSTICA

Petrobras volta atrás e cancela reajuste de R\$ 0,19 da gasolina

Em um intervalo de apenas algumas horas após o anúncio, estatal corrige informação e confirma apenas a suspensão do desconto de R\$ 0,44 por litro para as distribuidoras

Estadão Conteúdo

A Petrobras voltou atrás na madrugada desta quinta-feira, 10, e cancelou o reajuste de R\$ 0,19 por litro no preço de venda da gasolina para as distribuidoras. O aumento havia sido anunciado na noite de quarta-feira, 9, quando a estatal afirmou que deixaria de aplicar um desconto de R\$ 0,44 por litro na gasolina A após o encerramento da vigência da medida provisória nº 1.358/2026, que sustentava a subvenção econômica criada pelo governo federal.

Além do fim do abatimento, a companhia informou que faria um reajuste de R\$ 0,19 por litro no preço de venda do combustível. Com a medida, o preço médio da gasolina nas vendas da Petrobras ao setor passaria a R\$ 3,24 por litro.

Na madrugada desta



O preço médio de venda da gasolina A da Petrobras para as distribuidoras passará a ser de R\$ 3,05 por litro

quinta-feira, porém, a companhia corrigiu a informação divulgada inicialmente. Segundo a estatal, a alteração no preço da gasolina da Petrobras nos pontos de venda corresponderá apenas à suspensão do desconto de R\$ 0,44 por litro. Para as distribuidoras, o efeito será de redução de R\$ 0,19 no preço percebido com tributos.

Dessa forma, o preço médio de venda da gasolina A da Petrobras para as distribuidoras passará a ser de R\$ 3,05 por litro.

Após nova escalada nos preços internacionais do petróleo - cujo barril passou dos US\$ 100 na quarta-feira, 9 - às vésperas das eleições, o presidente Luiz

Inácio Lula da Silva (PT) assinou uma medida provisória (MP) e um decreto com novas medidas de subsídio aos combustíveis.

O decreto reduz o PIS/Cofins sobre a gasolina em R\$ 0,63 por litro. A medida também corta R\$ 0,19 por litro do etanol, zerando toda a tributação do produto. Lula também assinou uma

medida provisória que prevê mais R\$ 1 de subvenção por litro de diesel para que os preços continuem estáveis nas bombas.

Efeito líquido

Em função da redução de R\$ 0,63 por litro nas alíquotas de PIS/Pasep e Cofins sobre a gasolina anunciada pelo governo federal, o efeito líquido para as distribuidoras será, portanto, uma redução de R\$ 0,19 por litro no preço com tributos, comparado ao preço praticado pela Petrobras até quarta-feira, 9.

Com relação à nova subvenção econômica à comercialização de óleo diesel anunciada pelo governo federal, a Petrobras diz que aguarda a publicação dos atos legais necessários para sua avaliação e implementação.

“A Petrobras reafirma seu compromisso com uma atuação responsável, equilibrada e transparente, em consonância com sua estratégia comercial”, destaca.

Opep mantém projeção para o Brasil

A estimativa é de crescimento da produção nacional de combustíveis líquidos em 2026 e 2027

Estadão Conteúdo

A Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) manteve a estimativa de crescimento da produção brasileira de combustíveis líquidos para 2026 e 2027. A entidade prevê expansão de 450 mil barris por dia (bpd) em 2026, mantendo a média para 4,8 milhões de bpd.

Para 2027, a expectativa de crescimento tam-

bém se manteve em 110 mil bpd, com a produção média projetada em 4,9 milhões de bpd.

Segundo o cartel, a produção brasileira de petróleo bruto aumentou em 21 mil bpd em julho ante junho, para uma média de 4,5 milhões de bpd. A produção de líquidos de gás natural caiu 10 mil bpd, enquanto a produção de biocombustíveis, principalmente etanol, ficou estável, em aproximadamente 700 mil bpd.

Com isso, a produção total de combustíveis líquidos aumentou cerca de 11 mil bpd na margem em ju-

lho, para uma média de 5,3 milhões de bpd - 600 mil bpd superior ao registrado um ano antes. Segundo a Opep, os principais motores do crescimento da produção de líquidos este ano devem ser Brasil, EUA, Canadá e Argentina.

Apesar do potencial de planos de start-ups em regiões offshore do Brasil, custos crescentes de desenvolvimento e a inflação dos custos unitários incorridos podem apertar a conta dos projetos, resultando em atrasos nas decisões finais de investimento, alerta a Opep.

PIB

Na esfera macroeconômica, a entidade manteve as projeções para o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil em 2,0% em 2026 e 2,2% para 2027.

A organização avalia que o crescimento econômico deve permanecer positivo, sustentado pelo afrouxamento monetário, investimento e atividade doméstica robusta contínua.

Entretanto, algumas incertezas permanecem, incluindo o impacto defasado da política monetária restritiva e a possibilidade de uma

política fiscal mais rígida.

No cenário global, a Opep também manteve a previsão de crescimento do PIB em 2026 em 3,0%. Para 2027, a projeção de avanço da economia mundial também foi mantida, em 3,2%.

Para o PIB dos EUA, a Opep manteve a estimativa de alta de 2,2% em 2026 e de 2,0% em 2027. No caso da zona do euro, o grupo também deixou inalterada as projeções de crescimento para 2026, em 0,8%, e 2027, em 1%.

Para a China, a Opep reiterou as estimativas de expansão de 4,6% em 2026 e de 4,5% em 2027.

PETRÓLEO E GÁS

Transpetro prorroga inscrições para concurso com 281 vagas

Prazo vai até 21 de setembro; processo seletivo também oferece 3.890 oportunidades em cadastro de reserva

Agência Brasil

A Transpetro, subsidiária de logística da Petrobras, informou que o prazo para inscrição no concurso público da companhia, que terminaria na próxima terça-feira (15), foi prorrogado para 21 de setembro.

A data da prova também foi alterada, de 29 de novembro para 6 de dezembro, um domingo. O novo cronograma foi publicado no Diário Oficial da União desta quinta-feira (10). A companhia não informou o motivo dos adiamentos.

O processo seletivo, organizado pela Fundação Cesgranrio, oferece 281 vagas imediatas e 3.890 para cadastro de reserva.

O salário inicial varia de R\$ 5.464 a R\$ 15.034,81, além de benefícios como previdência complementar, benefício educacional e pla-

no de saúde.

As oportunidades são para cargos de níveis médio, técnico e superior, distribuídos em quatro editais específicos: quadro de mar (oficiais), quadro de mar (suboficiais e guarnição), quadro de terra (nível médio) e quadro de terra (nível superior).

As inscrições são feitas pelo site da Fundação Cesgranrio, organizadora do concurso.

Os editais também podem ser conferidos nesse endereço. Os dois editais do quadro de mar terão 180 vagas imediatas; e de terra, 101.

Os locais de trabalho no quadro de terra se distribuem entre os polos Norte/Nordeste, Rio de Janeiro, São Paulo e Sul. Para o quadro de mar, as oportunidades têm abrangência nacional.

As provas serão aplicadas em todas as capitais, independentemente do polo de trabalho escolhido pelo candidato.

Reserva de vagas

Estão reservadas 30% das vagas para pessoas pretas e pardas (25%), indígenas (3%) e quilombolas (2%). Para pessoas com deficiência (PCD), a Transpetro destinou 10% das vagas e do cadastro reserva.

A taxa de inscrição varia de R\$ 81,50 (cargos de mar como auxiliar de saúde,

cozinheiro, moços e condutores e carreiras de terra de nível médio/técnico) a R\$ 117 (cargos de mar para oficiais e carreiras de terra de nível superior).

Os editais preveem isenção do valor para candidatos que sejam de família de baixa renda inscritos no Cadastro Único (CadÚnico) ou que sejam doadores de medula óssea em entidades

reconhecidas pelo Ministério da Saúde.

O concurso tem validade de um ano e meio e pode ser prorrogado por igual período.

A Transpetro é a maior empresa de logística multimodal de petróleo, derivados, gás natural e biocombustíveis do país. A companhia tem cerca de 5,7 mil empregados.

Divulgação



Os locais de trabalho no quadro de terra se distribuem entre os polos Norte/Nordeste, Rio, São Paulo e Sul. Para o quadro de mar, as oportunidades têm abrangência nacional

Petróleo salta 6% e Brent supera US\$ 107 por barril

Escalada do conflito entre Estados Unidos e Irã e riscos à oferta elevam as cotações internacionais da commodity

Estadão Conteúdo

O petróleo saltou 6% nesta quinta-feira, 10, com o Brent atingindo US\$ 107 por barril, em meio aos desdobramentos do conflito no Oriente Médio. O movimento ocorre à medida que os investidores se preparam para uma guerra prolongada entre Estados

Unidos e Irã, além dos choques de oferta da commodity, enquanto os ataques continuam nos estreitos de Ormuz e Bab-al-Mandeb.

Negociado na Intercontinental Exchange de Londres (ICE), o petróleo Brent para novembro, fechou em alta de 6,34% (US\$ 6,42), a US\$ 107,63 o barril.

Já o petróleo WTI para outubro avançava 6,7% (US\$ 6,43), a US\$ 102,48 o barril, na New York Mercantile Exchange (Nymex).

O petróleo WTI acompanhou o Brent e também atingiu os três dígitos, seu maior valor em três meses. Militantes houthis tomaram nesta quinta-feira a estratégica cidade portuária de Mokha, na costa oeste do Iêmen, ampliando ainda mais seu controle perto do estreito de Bab al-Mandeb, no Mar Vermelho. O trecho é utilizado como alternativa de escoamento de petróleo ao Estreito de Ormuz, do outro lado da Península Arábica.

No Golfo Pérsico, o Irã retomou sua produção de mísseis balísticos usando componentes estocados e trabalhando em instalações subterrâneas, informou o Wall Street Journal. Autoridades árabes e israelenses alertaram que há possibilidade de extensão da guerra por tempo prolongado, conforme o jornal. O diretor-geral da Agência Internacional de Energia Atômica (AIEA), Rafael Grossi, disse nesta quinta que a entida-

de está perdendo conhecimento sobre o programa nuclear do regime persa.

Na quarta-feira, o Wall Street Journal também relatou que o presidente dos EUA, Donald Trump, foi alertado por conselheiros de que a guerra contra o Irã poderia durar até 2029. As informações contradizem as últimas declarações do presidente de que a guerra poderia acabar logo após as eleições de meio de mandato dos EUA, em novembro.

ENERGIA

Light encerra recuperação judicial após cumprir obrigações do plano

Justiça do Rio determinou o fim do processo, mas algumas medidas seguem em execução por terem vencimento posterior

Estadão Conteúdo

A Light S.A. anunciou, no final da noite da última quarta-feira, dia 9, o encerramento da recuperação judicial da companhia. Por meio de Fato Relevante, a

empresa declarou “cumpridas todas as obrigações previstas no Plano de Recuperação Judicial verificadas durante o período de fiscalização”, compreendido entre 18 de junho de 2024 a 18 de junho deste ano.

O encerramento da recuperação judicial foi decretado pela Justiça do Rio de Janeiro mais cedo no mesmo dia. O Ministério Público do Estado do Rio

de Janeiro também se manifestou favoravelmente ao encerramento do processo. Em comunicado ao mercado, a operadora de energia elétrica de 31 municípios do Rio de Janeiro informou que continuará atualizando acionistas e demais interessados sobre os desdobramentos relacionados ao processo.

Entre as principais medidas implementadas pela

Light estão o pagamento à vista de mais de 27 mil credores com créditos de até R\$ 30 mil, a emissão e entrega dos novos instrumentos de dívida previstos no plano de recuperação judicial, a reestruturação de títulos emitidos no exterior e a realização de um aumento de capital relacionado à renovação da concessão da Light Serviços de Eletricidade.

Apesar do encerramento da recuperação judicial, algumas obrigações previstas no plano continuam em execução por terem vencimento posterior ao período de fiscalização. Entre elas estão a conversão obrigatória de determinadas debêntures em ações, o exercício de bônus de subscrição e o repasse de recursos do aumento de capital à Light Serviços de Eletricidade.

A decisão da Justiça determinou ainda a adoção das providências finais do processo, incluindo a prestação de contas pela Administração Judicial. Também foi determinada a retirada da expressão “Em Recuperação Judicial” dos atos, contratos e documentos da empresa.

A sentença, no entanto, ressalta que o descumprimento de obrigações remanescentes previstas no plano poderá permitir aos credores prejudicados cobrar especificamente seus créditos ou requerer a falência, conforme previsto na legislação.

Divulgação



A operadora de energia elétrica de 31 municípios do Rio de Janeiro informou que continuará atualizando acionistas e interessados sobre os desdobramentos relacionados ao processo

MINERAÇÃO

Ouro cai 1,2% e prata despensa mais de 5%

Dados de inflação nos Estados Unidos elevam os rendimentos dos Treasuries e reduzem a atratividade dos metais preciosos

Estadão Conteúdo

O contrato mais líquido do ouro fechou em queda acima de 1% hoje, enquanto a prata despencou 5%, seguindo a divulgação do índice de preços ao produtor (PPI, em inglês) de agosto americano. O movimento foi impulsionado pelas perspectivas de uma postu-

ra mais rígida por parte do Federal Reserve (Fed) diante de uma leitura de inflação mais elevada. O movimento levou a um avanço nos rendimentos dos Treasuries, o que torna os metais preciosos, que não rendem juros, menos atrativos.

Na Comex, divisão de metais da bolsa de Nova York (Nymex), o ouro para dezembro encerrou em queda de 1,20%, a US\$ 4.407,3 por onça-troy. A prata para dezembro re-

cou 5,42%, a US\$ 64,92 por onça-troy.

“A demanda por ativos de refúgio decorrente da escalada de tensão entre EUA e Irã está sendo compensada pelo crescente custo de oportunidade de manter ouro. Esperamos que o metal continue sensível aos dados de inflação dos EUA, sendo necessária uma recuperação sustentada acima de US\$ 4.430 a onça para retomar o ímpeto”, avalia a Sucden Finan-

cial.

Um aumento nos preços da energia elevou o PPI nos EUA, mas os detalhes apontam para outra leitura benigna da inflação do PCE — a medida de inflação favorita do Fed —, diz a Oxford Economics. A consultoria afirma que, a menos que haja uma surpresa na inflação ao consumidor de amanhã, os dados econômicos devem apoiar a manutenção de juros pelo Fed na próxima semana.

A Oxford avalia que aumentos adicionais nos preços da gasolina e do diesel impulsionarão outro ganho no relatório do PPI de setembro, com os preços da energia e o repasse mais amplo para outros setores sendo o principal risco à inflação nos próximos meses. Os números, porém, estão mais suaves agora que no segundo trimestre, quando os preços globais do petróleo estavam em seu pico, acrescenta.

INOVAÇÃO & TECNOLOGIA

Visa, Mastercard e Elo aceleram aposta em pagamentos com IA

Empresas avançam em testes de comércio agêntico e disputam espaço em um mercado que pode movimentar trilhões de dólares

Divulgação

Estadão Conteúdo

Foram necessárias algumas décadas para que os cartões paulatinamente derubassem a hegemonia do papel-moeda na carteira do consumidor. Nesse processo, as bandeiras se firmaram como uma espécie de “ponte” segura e conveniente entre comprador, banco e comerciante. Na próxima era dos pagamentos digitais, porém, um quarto elo entrará em cena e promete transformar o modelo de negócios do setor: os agentes de inteligência artificial.

Na corrida pela vanguarda do comércio agêntico, as operadoras de cartão querem ser mais que apenas “plásticos no bolso” e trabalham para se firmar como a camada invisível onde as “máquinas” vão efetuar transações. No futuro, um assistente de IA poderá comparar preços, escolher a melhor opção e concluir a compra de forma autônoma.

Nos últimos meses, Mastercard, Visa e Elo avançaram nos primeiros passos concretos nessa disputa. Executivos da indústria consultados pelo Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado, porém, admitem incerteza sobre o prazo para tirar o modelo agêntico da fase experimental e torná-lo tão trivial e difundido quanto fazer um Pix.

“Acredito que a autonomia total — do tipo em que você só percebe a compra quando o produto chega à sua casa — ainda vai levar um tempo. Isso se deve a uma questão cultural, à

necessidade de construir confiança e aos próprios desafios de segurança”, reconhece o vice-presidente de tecnologia da Elo, Eduardo Merighi, em entrevista ao Broadcast.

Os desafios começam antes mesmo da decisão de compra. Depois da resistência nos primeiros anos do e-commerce, o varejo acostumou o consumidor a seguir etapas específicas para comprar pela internet: entrar em um buscador, encontrar a melhor loja, clicar em “comprar”, autorizar a transação e receber o item em casa. Delegar todo esse processo a um robô exige uma mudança cultural que demanda tempo.

Historicamente, grandes mudanças no segmento da aquisição levam cerca de uma década para atingir escala global, lembra o diretor digital da Mastercard, Pablo Fourez. A tarja magnética só substituiu de vez o velho “clack-clack” das máquinas manuais em meados dos anos 1980, embora a tecnologia tenha sido desenvolvida cerca de dez anos antes. Do chip ao pagamento por aproxima-

ção no celular, a dinâmica de adoção foi semelhante.

A era da IA, por outro lado, parece encurtar os prazos. ChatGPT, Gemini e Claude nem existiam há cerca de quatro anos e já transformaram a experiência digital de pessoas e empresas. No caso da tecnologia agêntica, a velocidade de disseminação deve ficar entre os dois extremos, projeta Fourez. “As ferramentas estão aprendendo muito rápido e o momento de investir é agora”, argumenta.

Investimentos

Os esforços das bandeiras nessa frente buscam preservar competitividade em uma economia em transformação. O comércio por agentes de IA para consumidores (B2C) deve movimentar entre US\$ 3 trilhões e US\$ 5 trilhões globalmente até 2030, segundo estudo da consultoria McKinsey & Company. O sucesso do Pix, que ajudou na digitalização dos pagamentos, posiciona o Brasil como um dos mercados mais promissores para

a nova tecnologia, avaliam executivos.

Por isso, as principais bandeiras em operação no País têm ampliado investimentos em iniciativas voltadas à IA. A Elo, controlada por Banco do Brasil, Bradesco e Caixa Econômica Federal, recentemente expandiu para 5 mil clientes um agente de IA em parceria com a agência de viagens digital Decolar. A ferramenta realiza toda a jornada de compra de passagens aéreas, da busca à transação, e é integrada a outros canais, como o WhatsApp. Apenas na etapa de concluir a aquisição, o usuário ainda precisa intervir para dar a palavra final.

Testes

As rivais Visa e Mastercard, por sua vez, fizeram em março os primeiros testes no Brasil de transações em tempo real de pagamentos agênticos. A Visa trouxe ao País um programa para certificar emissores e credenciadores para operações feitas por agentes de IA. Em vez de criar uma rede do zero, a estrutura atua-

liza sistemas já existentes, como APIs de tokenização e autenticação biométrica, para viabilizar essas transações.

Em junho, a Visa anunciou parceria com a OpenAI para habilitar o comércio agêntico, inicialmente nos Estados Unidos. “Ainda não sabemos quando [essa solução] virá para o Brasil, mas estamos nos preparando tecnologicamente para recebê-la”, afirma o diretor-executivo de soluções para pagamentos digitais da Visa, Leandro Garcia.

Já a Mastercard tem concentrado esforços no chamado Agent Pay, infraestrutura voltada a segurança, autenticação e confiança no comércio agêntico. Além do consumidor final, a empresa estendeu o conceito à automação entre empresas, com o Agent Pay For Machines, que permite a agentes de IA executar pagamentos corporativos de forma autônoma conforme orçamentos predefinidos. Na semana passada, a bandeira anunciou ainda uma solução que adapta sites de lojistas para serem lidos por agentes.



O sucesso do Pix, que ajudou na digitalização dos pagamentos, posiciona o Brasil como um dos mercados mais promissores para a tecnologia do comércio agêntico, dizem executivos

INOVAÇÃO & TECNOLOGIA | Opinião



RICARDO PUPO LARGUESA

Fundador da T2S, professor de Programação e Machine Learning da Faculdade de Tecnologia do Estado de São Paulo (Fatec) e autor do livro “Engenharia de Prompt para Devs: Um guia para aprender a usar a IA antes que a IA aprenda a usar você”

opinioao@portalbenews.com.br

TECNOLOGIA

O agente local do fornecedor ainda é o fornecedor

O mercado vende um assistente que parece trabalhar no computador da empresa. O modelo, a ferramenta e o dado continuam no ecossistema de quem cobra o assento.

Durante o último ano, as suítes de IA deixaram de ser só um chat. Passaram a oferecer agente, conector e até um computador que executa tarefa. A demonstração melhorou. O controle, na maior parte dos casos, não saiu do fornecedor.

No primeiro artigo desta coluna, tratei de papéis e governança. No segundo, de memória organizacional. Este texto fala de uma decisão anterior às duas. Antes de organizar quem usa a IA e o que ela lembra, a empresa precisa decidir onde essa inteligência mora.

O que o mercado chama de suíte

Uma suíte de IA é um pacote. O fornecedor junta chat, ferramentas, conectores e, cada vez mais, um ambiente em que o agente trabalha sozinho. A empresa paga por pessoa, todo mês. O modelo, as regras de uso e boa parte da infraestrutura continuam do outro lado.

Os preços públicos já deixam isso visível.

No Claude Team, o assento padrão custa US\$ 20 por pessoa ao mês no plano anual, ou US\$ 25 no mensal. O assento premium sobe para US\$ 100 no anual e US\$ 125 no mensal. O pacote inclui Claude Code, Claude Cowork, controles de conectores locais e remotos e o aplicativo para computador, tudo dentro do ecossistema da Anthropic.

O ChatGPT Business cobra a mesma lógica. O assento padrão sai a US\$ 20 no anual e US\$ 25 no mensal. O premium, com mais uso, chega a US\$ 100 no anual e US\$ 125 no mensal. Traz o chat,

o ChatGPT Work, o Codex e conectores com Google Workspace, Slack, GitHub e Microsoft 365.

O Grok Business cobra US\$ 30 por assento ao mês. Em 3 de setembro de 2026, a xAI anunciou o Grok Bot, novíssimo, para empresas. Cada usuário ganha um computador persistente na nuvem. O bot usa navegador, arquivos e terminal. Há execução local opcional, com aprovação por comando. Quem escolhe o modelo é a plataforma. O plano Enterprise pede contato comercial.

Três fornecedores, a mesma forma de venda: um assento, um agente capaz e um ecossistema fechado.

O computador do agente continua sendo do fornecedor

O marketing fala em isolamento por usuário e em execução no desktop. Isso reduz um medo razoável, o de um colega ver a conversa do outro. Não transfere o controle.

No Grok Bot, o trabalho de cada pessoa roda numa máquina virtual isolada. Na prática, esse computador fica na nuvem do Cursor, parceiro da xAI. Os bots daquela pessoa compartilham o mesmo ambiente. Um login feito ali fica disponível para todos os bots daquele usuário. A execução local existe, mas nasce como opção, com aprovação por comando, e pode ser desligada.

No Claude, o time ganha código, cowork e conectores no computador. O administrador controla o que pode ser ligado. Continua sendo o Claude, com as regras, os limites e as ferramentas da Anthropic.

Isso não é um defeito escondido. É o desenho do produto. O fornecedor entrega uma experiência boa o bastante para vender. ►

COMÉRCIO EXTERIOR E LOGÍSTICA CONVIVEM COM DOCUMENTO, PRAZO, ANUÊNCIA E CONFERÊNCIA. O DADO É OPERACIONAL. SE ELE ENTRA NO CHAT DO FORNECEDOR, A EMPRESA PASSA A DEPENDER DE UM AMBIENTE QUE ELA NÃO GOVERNA PARA CONTINUAR O PRÓPRIO FLUXO

INOVAÇÃO & TECNOLOGIA | Opinião

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 20

O MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS CRIOU RECENTEMENTE A ETIR-MPOR, UMA EQUIPE PARA PREVENIR E RESPONDER A INCIDENTES CIBERNÉTICOS NOS SISTEMAS DO ÓRGÃO. A NOTÍCIA NÃO É SOBRE CHAT DE IA. É O RECONHECIMENTO DE QUE O SETOR CONCENTRA RISCO DIGITAL

Em troca, a empresa aceita que o cérebro, a caixa de ferramentas e o caminho do dado fiquem no mesmo lugar.

Pense num escritório alugado. Você entra, usa a mesa e liga o computador da sala. A chave da porta é sua. O prédio, a regra de acesso e o arquivo morto não são. A suíte de IA funciona assim. O time usa. O fornecedor continua dono do prédio.

Para um rascunho de e-mail, isso pode ser aceitável. Para um conhecimento de embarque, uma DUIMP, um dado de recinto ou a ficha de um cliente, é uma outra história.

Dado de operação não deveria morar no chat

Comércio exterior e logística convivem com documento, prazo, anuência e conferência. O dado é operacional. Se ele entra no chat do fornecedor, a empresa passa a depender de um ambiente que ela não governa para continuar o próprio fluxo.

O Ministério de Portos e Aeroportos criou recentemente a ETIR-MPOR, uma equipe para prevenir e responder a incidentes cibernéticos nos sistemas do órgão. A notícia não é sobre chat de IA. É o reconhecimento de que o setor concentra risco digital. Portos, recintos e operadores lidam com informação da qual dependem o negócio, a carga e, em alguns casos, a continuidade do próprio fluxo.

Um copiloto que lê o dossiê, o BL e o relatório de descarga dentro da suíte do fornecedor parece produtivo. Também cria um atalho: o contexto da operação sai da empresa mesmo quando o marketing fala em dado isolado por usuário.

Isolar um usuário do outro não é o mesmo que manter o dado sob as regras da empresa. O primeiro evita que o colega da mesa ao lado veja a conversa. O segundo decide quem pode gravar, quem pode consultar, o que expira, o que pode ir para um modelo externo e o que nunca deveria sair do ambiente interno.

Um servidor da empresa escolhe modelo, ferramenta e integração

Esses produtos podem continuar no time. Mas é um erro tratar suíte alugada como se fosse infraestrutura própria.

Um servidor de IA da empresa é um ambiente dedicado, sob as

regras da organização. Nele, a empresa escolhe modelos, troca de fornecedor sem refazer o processo, cria ferramentas ligadas ao que já existe na operação e decide o que pode sair e o que fica.

Na suíte, o time pergunta no chat do fornecedor e espera que o conector acerte o sistema certo. No servidor da empresa, o assistente nasce dentro do fluxo. Consulta o que a operação já usa, escreve no lugar certo e deixa rastro para auditoria. O modelo vira peça substituível. A ferramenta vira ativo da empresa. O dado continua no perímetro que o gestor já é obrigado a proteger.

O chat continua útil. Só precisa voltar ao lugar dele: interface. A inteligência operacional mora no servidor.

Empresas de tecnologia com pé em logística e operação portuária já sentem essa procura. A T2S está nesse grupo. Alugar um assento não responde onde essa inteligência vai morar.

A pergunta que o gestor deveria fazer

Antes de renovar a suíte, vale testar quatro perguntas simples.

Se o fornecedor mudar o preço, o modelo ou a ferramenta, o processo da empresa continua?

Se um documento de cliente, um BL ou um dado de recinto entrar nessa conversa, quem de fato guarda essa informação?

É possível compartilhar modelos de documentos, padrões e estilos replicáveis a todos os usuários da organização?

Se o time precisar de um agente que fale com o TMS, o WMS ou o sistema de recinto, isso nasce como conector do fornecedor ou como ferramenta da operação?

Governança de papéis, tema do primeiro artigo, organiza quem faz o quê. Memória organizacional, tema do segundo, organiza o que a empresa aprende. Nenhuma das duas segura uma IA que mora na casa do fornecedor.

O assento compra acesso. O servidor compra controle. Para o gestor de logística e comércio exterior, essa diferença não é um detalhe técnico. É uma decisão operacional.

FINANÇAS

Brasileiros sacaram R\$ 10,5 bilhões da poupança em agosto

Foi o terceiro mês seguido de saques líquidos na poupança. Em 2026, só em maio houve mais depósitos do que retiradas. A caderneta já acumula R\$ 57,1 bilhões em retiradas

Marcello Casal Jr / Agência Brasil

Agência Brasil

O saldo da aplicação na caderneta de poupança caiu em agosto deste ano, com registro de mais saques do que depósitos. As saídas superaram as entradas em R\$ 10,5 bilhões, de acordo com relatório divulgado nesta quinta-feira (10) pelo Banco Central (BC).

No mês passado, foram aplicados R\$ 357,7 bilhões, contra saques de R\$ 368,2 bilhões. Os rendimentos creditados nas contas de poupança somaram R\$ 6,5 bilhões. O saldo da poupança é pouco mais de R\$ 1 trilhão.

É o terceiro mês seguido de saques líquidos na poupança. Em 2026, apenas em maio houve mais depósitos que retiradas. Nos últimos anos, a caderneta vem registrando mais saques que depósitos. Em 2023 e 2024,



Nos últimos anos, a caderneta vem registrando mais saques do que depósitos. No ano passado, o saldo negativo chegou a R\$ 85,6 bilhões

as retiradas líquidas foram de R\$ 87,8 bilhões e R\$ 15,5 bilhões, respectivamente. No ano passado, o saldo negativo da poupança chegou a R\$ 85,6 bilhões.

Até agosto, a caderneta já acumula R\$ 57,1 bilhões em retiradas líquidas. Entre as razões para os saques está a manutenção da Selic

– a taxa básica de juros – em alta, o que estimula a aplicação em investimentos com melhor desempenho. Definida pelo Comitê de Política Monetária (Copom) do BC, a taxa está em 14% ano.

De junho de 2025 a março deste ano, a Selic ficou em 15% ao ano, o maior nível em quase 20 anos. O

Copom voltou a cortar os juros na reunião de março, num cenário de queda da inflação. No entanto, a guerra no Oriente Médio, que se refletiu no aumento dos preços de combustíveis e de alimentos, dificulta a queda da taxa.

A Selic é o principal instrumento do BC para garan-

tir que a meta de 3% (com tolerância de 1,5 ponto para mais ou para menos) para o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), referência oficial da inflação no país, seja alcançada. Quando o Copom aumenta a taxa básica de juros, a finalidade é conter a demanda aquecida e isso causa reflexos nos preços porque os juros mais altos encarecem o crédito e estimulam a poupança.

Julho

No mês de julho, os alimentos ficaram mais baratos e contribuíram para que a inflação oficial perdesse força pelo quarto mês seguido e fechar em 0,07%, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O resultado fez o IPCA acumular 4,44% em 12 meses, trazendo o indicador de volta para a margem de tolerância da meta.

A inflação de agosto será divulgada nesta sexta-feira (11) pelo IBGE.

Bolsa sobe 1,42%, aos 188 mil pontos

Ibovespa já acumula alta de 6,11% em setembro. Dólar fechou em baixa de 0,19%, a R\$ 5,10

Estadão Conteúdo

O otimismo do mercado financeiro com o “trade” eleitoral levou o Ibovespa a encerrar mais um pregão em firme alta (+1,42%), em 188.268,59 pontos, perto das máximas do dia. O movimento veio acompanhado de um giro de R\$ 30 bilhões e já levou o índice a acumular uma alta de 6,11% em setembro.

A pesquisa AtlasIntel divulgada nesta quinta-feira,

10, endossa a expectativa do mercado de que a chapa à direita está se fortalecendo e reduzindo a distância do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva (PT). No segundo turno, o levantamento mostrou um empate técnico entre os principais candidatos, em linha com o resultado de outras pesquisas já divulgadas até agora.

A leitura do mercado financeiro é de que uma disputa mais equilibrada abre espaço para uma mudança de rumo político e fiscal no País, o que tem levado investidores a realizar movimen-

tos no mercado à vista e futuro que se retroalimentam.

Operadores observam que houve aumento das compras de calls e call spreads, estruturas com opções usadas para apostar na valorização dos ativos. O movimento está acontecendo não somente nos contratos de BOVA11, ETF que replica o Ibovespa, como também no EWZ, maior ETF ligado a ações brasileiras negociado em Nova York.

Dólar

As expectativas em relação ao desfecho da corrida pre-

sidencial também ditaram o comportamento da taxa de câmbio na sessão desta quinta-feira. Descolado do movimento de alta da moeda norte-americana no exterior, em dia de aumento da aversão ao risco com a escalada do petróleo, o dólar à vista fechou em baixa, na casa de R\$ 5,10.

A apreciação do real começou a ganhar contorno no fim da manhã, quando houve uma melhora generalizada dos ativos locais, amparada, segundo operadores, na perspectiva de fortalecimento do candidato do PL à Presidência da

República, Flávio Bolsonaro, bem visto aos olhos do mercado financeiro.

Após rondar os R\$ 5,10, o dólar à vista terminou o dia em baixa de 0,19%, a R\$ 5,1027, passando a acumular queda de 0,55% na semana e de 1,49% em setembro, após valorização de 2,16% em agosto. O real apresentou nesta quinta um dos melhores desempenhos entre as moedas mais líquidas, ao lado do peso colombiano. A liderança ficou com o rublo russo, que subiu mais de 1%, apoiado no petróleo.

STF amplia retirada de sigilo no caso Master

Mendonça atende Fachin, libera acesso a novos procedimentos e envia material aos ministros antes de julgamento no Plenário

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

O ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal (STF), ampliou nesta quinta-feira (10) a retirada do sigilo sobre as investigações envolvendo o Banco Master. A decisão alcança 15 procedimentos relacionados ao caso, entre inquéritos, petições e outros processos, e ocorre às vésperas de uma sessão extraordinária do Plenário marcada para 15 de setembro para discutir os desdobramentos das apurações.

A medida foi tomada após solicitação do presidente do STF, Edson Fachin, que defendeu a publicidade dos autos, preservando sob sigilo apenas documentos e diligências cuja divulgação possa comprometer as investigações. Mendonça determinou ainda o envio de cópias integrais dos procedimentos à Presidência da Corte e aos gabinetes dos demais ministros.

Entre os casos abrangidos estão os inquéritos 5.026 e 5.035 e a Petição 15.556, relacionada às investigações que levaram à prisão do ex-controlador do Banco Master, Daniel Vercaro. Parte dos documentos deverá ser encaminhada aos ministros também em mídia física, devido ao volume do material.

A nova decisão amplia um movimento iniciado em 1º de setembro, quando Mendonça retirou o sigilo de documentos da investigação que incluem mensagens trocadas entre Vercaro e o ministro Alexandre de Moraes. O material foi obtido pela Polícia Federal (PF)



A decisão alcança 15 procedimentos relacionados ao caso envolvendo o Banco Master e ocorre às vésperas de uma sessão extraordinária do Plenário marcada para 15 de setembro

a partir da análise de aparelhos apreendidos durante as investigações sobre o banco.

As mensagens deram início a uma crise interna no Supremo. Segundo o material policial tornado público, Vercaro manteve contatos com Moraes e buscou sua interlocução com autoridades como o procurador-geral da República, Paulo Gonet, e o diretor-geral da PF, Andrei Rodrigues. A divulgação levou Mendonça a defender que os novos elementos fossem analisados pelo Plenário em sessão presencial e pública.

Questionamentos

A Procuradoria-Geral da República passou a questionar a validade de parte das medidas adotadas durante a investigação. A PGR sustenta que diligências que atingissem diretamente

outro ministro do Supremo dependeriam de procedimento específico e defendeu a nulidade do relatório da Polícia Federal que reúne informações relacionadas a Moraes. O tema está entre os pontos que deverão ser examinados pelo Plenário.

Moraes também reagiu às providências de Mendonça e pediu apuração sobre a atuação do colega. O episódio levou Fachin a assumir diretamente a condução de procedimentos relacionados ao conflito entre os ministros e a abrir uma apuração para colher esclarecimentos de Moraes, Mendonça, Gonet e Andrei Rodrigues.

Em despacho, Fachin afirmou que as providências têm caráter instrutório e não representam antecipação de julgamento sobre a regularidade das investigações ou das acusações apresentadas. O presidente do STF separou os diferentes

questionamentos em procedimentos próprios e estabeleceu prazos para manifestações dos envolvidos.

A crise também alcançou o comando da Polícia Federal. Mendonça chegou a determinar o afastamento de Andrei Rodrigues, decisão posteriormente revertida por Flávio Dino. Fachin, então, suspendeu as decisões conflitantes e manteve o delegado no cargo enquanto a Corte analisa os questionamentos.

Caso Master

As investigações sobre o Banco Master já haviam provocado outras decisões relevantes no Supremo ao longo deste ano. Em janeiro, o ministro Dias Toffoli tornou pública uma decisão que autorizou a quebra de sigilos bancário e fiscal de 101 pessoas e entidades e determinou o bloqueio de

R\$ 5,7 bilhões em bens de investigados por suspeitas de fraudes envolvendo a instituição financeira.

Posteriormente, a relatoria de parte das apurações passou a Mendonça. Em maio, ele autorizou uma nova fase da Operação Compliance Zero, conduzida pela Polícia Federal, que apura supostos esquemas de fraude relacionados ao banco e possíveis atuações de agentes públicos em benefício de interesses ligados a Vercaro.

Agora, com a ampliação da publicidade dos autos, os ministros terão acesso ao conjunto de documentos antes da sessão extraordinária. O Plenário deverá analisar tanto a validade dos procedimentos adotados durante a investigação quanto o tratamento a ser dado ao relatório da Polícia Federal que envolve Moraes e Vercaro.

INTERNACIONAL

Trump promete pagar eleitores caso seu partido vença eleições

Presidente americano disse que pagará US\$ 5 mil a cada adulto americano, caso o partido Republicano obtenha maioria na Câmara e no Senado nas eleições de meio de mandato

Estadão Conteúdo

O presidente Donald Trump prometeu pagar US\$ 5 mil a cada adulto americano, caso o partido Republicano obtenha maioria na Câmara e no Senado nas eleições de meio de mandato, em novembro.

A declaração foi feita durante um discurso do partido Republicano, em Dallas, no Texas, na noite desta quarta-feira, 9. O presidente americano creditou a iniciativa ao “grande sucesso econômico” do país.

“Se os republicanos conquistarem a Câmara e o Senado, farei pagamento de US\$ 5 mil a cada adulto dos EUA. Emitirei um dividendo para cada cidadão. Vamos chamar de ‘The Trump Dividend’ (O Dividendo de Trump, em tradução livre)”, afirmou. Trump disse ainda que não quer que os beneficiários gastem o montante “no Canadá, na China ou na Alemanha” e ressaltou:

“Agora, tudo o que temos que fazer é vencer”.

Dados estatísticos oficiais mostram que existem cerca de 245 milhões de cidadãos americanos com 18 anos ou mais, o que significa que o dividendo prometido pelo mandatário pode custar aproximadamente US\$ 1,2

trilhão.

No evento, Trump disse ainda que os preços do petróleo cairão “assim que a guerra contra o Irã terminar”. Não há, porém, sinais de redução nas hostilidades entre os Estados Unidos e o Irã, que voltaram a trocar ataques nos últimos dias.

“Estamos vencendo a guerra, estamos controlando o Estreito de Ormuz”, disse, ao defender a mudança do nome da importante rota marítima para “Estreito de Trump”. “A liderança do Irã vai amar isso. O país está despedaçando, eles são o ‘bully’ do Oriente Médio.”

Críticas

Ainda em relação ao conflito, Trump reiterou que Teerã não pode ter armas nucleares e minimizou as críticas sobre ter iniciado a guerra, que já se estende há mais de seis meses.

“Isso acontece comigo o tempo todo. Os caras se aproximam: ‘Sabe, eu queria que você não tivesse feito a guerra no Irã. A gasolina está cara’. Eu digo ‘Deixe-me fazer uma pergunta: o Irã pode ter uma arma nuclear?’. ‘Absolutamente não.’ ‘Bem, então eu estou certo - eu venço’. Tudo bem?”.

Além dos preços do petróleo, Trump mencionou a queda nos preços dos ovos e dos alimentos em geral, que “estão caindo rapidamente”. O presidente americano ainda mencionou que há “mais pessoas trabalhando hoje em dia do que nunca” e que o mercado financeiro está “batendo recordes”. O republicano celebrou os 65 bilhões de petróleo da Venezuela adicionados ao estoque americano.

Divulgação / Casa Branca



Trump ainda provocou e disse que não quer que os beneficiários gastem o dinheiro no Canadá, na China ou na Alemanha

Incêndio mata 26 em escolas no Congo

Fogo atingiu duas instituições de ensinos que são vizinhas na província de Kivu do Sul

Estadão Conteúdo

Um incêndio atingiu duas escolas vizinhas nesta quinta-feira, 10, na cidade de Bukavu, no leste do Congo, e matou ao menos 26 alunos. Dezenas de estudantes ficaram feridos. De acordo com o governo provincial de Kivu do Sul, 19 meninas e sete meninos morreram.

O porta-voz do grupo

rebelde M23, que controla a cidade, Lawrence Kanyuka, havia dito anteriormente que 24 alunos morreram e 29 pessoas estavam sendo atendidas em unidades de saúde locais.

O incêndio começou em uma casa antes de se alastrar para as duas escolas vizinhas, disse o administrador local do bairro, Moïse Lubala, à agência de notícias Associated Press (AP).

Ele afirmou que vários alunos ficaram presos dentro da escola secundária de Furaha e alguns morreram

sufocados.

Um grupo misto de meninos e meninas de diferentes idades, alunos da escola Furaha e da escola primária Ujamaa, foi levado ao centro de saúde de Nyamulagira vestindo seus uniformes escolares, disse a enfermeira Ciza Jean-Baptiste à AP.

A equipe médica estava tendo dificuldade para contabilizar o número exato de feridos, pois eram muitos, disse ele.

“A saída era muito estreita, então alguns alunos começaram a pular pelas janelas, enquanto outros

corriam em direção à porta. Enquanto todos tentavam sair à força, os alunos foram empurrados e pisoteados”, disse Lubala.

Causa

A causa do incêndio ainda não foi determinada, mas o bairro onde o incêndio começou é densamente povoado e a maioria das casas é feita de madeira, segundo Lubala.

O governo do Congo tem dificuldades para exercer controle sobre o leste do país. Os rebeldes

do M23, apoiados por Ruanda, assumiram o controle de Bukavu em fevereiro de 2025. Mais de 100 grupos armados disputam o controle da riqueza mineral do leste do Congo, avaliada em trilhões de dólares, que é fundamental para grande parte da tecnologia mundial.

Os serviços de saúde estão sob forte pressão, enquanto a região enfrenta o surto de ebola mais mortal da história, que já matou mais de 3.300 pessoas, com mais de 6.800 casos confirmados registrados.