



portalbenews.com.br

iNSIGHT Valter Branco analisa a última decisão do Cade sobre a proposta de desinvestimento no caso STS10 ► **p3**



EMPREGO Hudson Carvalho destaca que a qualificação é parte permanente da vida profissional ► **p19**



Divulgação



Terminal de celulose ganha nova etapa no Porto do Rio Grande

► **p8**

BE*Job*

Vagas movimentam mercado de trabalho nos setores portuário e logístico

► **p18**

Divulgação



Data center bilionário do TikTok no Pecém é alvo de ação judicial

MPF e DPU questionam o licenciamento ambiental e pedem a suspensão da operação do empreendimento

► **p17**

PORTOS Conasa poderá disputar BR-163 por meio de consórcio ► **p9**

AVIAÇÃO TAP celebra 60 anos da travessia aérea entre Lisboa e Rio ► **p10**

MINERAÇÃO Fusões e aquisições movimentam R\$ 47 bilhões no setor ► **p14**

EDITORIAL

O anúncio da CBPM na China e o desafio brasileiro

A Companhia Baiana de Pesquisa Mineral (CBPM) apresentou na Conferência de Mineração da China, em Tianjin, dados que despertaram o interesse de representantes de algumas das maiores mineradoras do mundo: áreas descobertas em novembro de 2023, na Bahia, revelam teores de térbio e disprósio até três vezes superiores à média mundial. Os dois elementos são magnéticos raros, estratégicos para motores de veículos elétricos, turbinas eólicas, sistemas de propulsão de drones militares e equipamentos de ressonância magnética. Quem controla o suprimento de térbio e disprósio tem posição de relevância nas cadeias de transição energética das próximas décadas. E a China, que hoje processa mais de 90% das terras raras mundiais, entende isso melhor do que qualquer outro país. O fato de que os participantes chineses reagiram ao ouvir os números da CBPM, como descreveu o presidente da companhia, Henrique Carballal, não é oratória diplomática: é a reação de quem reconhece dados geológicos que alteram o mapa global de um recurso estratégico.

O contexto importa. O Brasil aprovou, na semana passada, a Política Nacional de Minerais Críticos e Estratégicos. E a descoberta baiana de térbio e disprósio com teores excepcionais é exatamente o tipo de dado que a política precisa incorporar como prioridade. O desafio não é ter os minerais. O Brasil frequentemente os tem. O desafio é transformar a descoberta geológica em cadeia produtiva que agrega valor no País, em vez de exportar o minério bruto para que outros capturem o valor do processamento e da manufatura. O prazo médio de 17 anos entre descoberta e faturamento de um projeto mineral brasileiro, identificado pelo Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram), é o obstáculo que a qualidade técnica da apresentação da CBPM em Tianjin não encurta por si só.

Térbio e disprósio são elementos com especificidade técnica que os distingue das terras raras mais comuns: são os que tornam os ímãs permanentes funcionais em altas temperaturas, condição indispensável para motores elétricos em veículos que operam sob carga intensa. A demanda global por esses dois elementos cresce em ritmo acelerado conforme a produção de veículos elétricos escala. E a China, que refina praticamente toda a produção mundial, tem demonstrado disposição para usar essa posição como instrumento de política exterior, como fez com restrições às exportações de terras raras processadas em 2023. Um fornecedor alternativo com teores três vezes superiores à média mundial tem, nesse contexto, argumento comercial e geopolítico que vai muito além da competição por preço.

O trabalho da CBPM em Tianjin foi correto e relevante, ao levar dados técnicos de alta qualidade a um ambiente de compradores e investidores globais é exatamente o que uma empresa pública de pesquisa mineral deveria fazer. O que precisa acontecer agora é: a aceleração do licenciamento ambiental das áreas identificadas, sem o qual investidores que mostraram interesse em Tianjin não conseguem avançar para a fase de perfuração e delimitação das reservas; a definição de modelo de parceria entre a CBPM e investidores privados, nacionais ou estrangeiros, que preserve a soberania sobre o recurso e garanta que parte do processamento ocorra no Brasil, não apenas a extração; e a conexão dessa descoberta com a agenda de industrialização da cadeia de minerais críticos que o Governo Federal discutiu na semana passada. Térbio e disprósio baianos podem alimentar fábricas de ímãs permanentes no Brasil, ímãs que hoje são importados da China para equipar os mesmos motores elétricos que o País quer produzir.

A Bahia mostrou o que tem na Conferência de Mineração da China. Os gigantes multibilionários que ouviram a apresentação da CBPM sabem avaliar a qualidade de dados geológicos. O interesse que despertou em Tianjin tem prazo de validade. Outros projetos concorrendo pela atenção e pelo capital dos mesmos investidores não param de surgir. Transformar esse interesse em projeto, o projeto em licença, a licença em operação e a operação em cadeia produtiva com valor agregado no Brasil é o trabalho dos próximos anos. A geologia fez sua parte. Agora é a vez da política e da gestão.

NESTA EDIÇÃO

MANCHETE
17 Data center do TikTok no Pecém enfrenta pedido de paralisação

- EDITORIAL
- 2 O anúncio da CBPM na China e o desafio brasileiro
- INSIGHT
- 3 “O alerta que veio do Cade”, por Valter Branco
- HUB
- 6 Presidente da Cargill defende investimentos em hidrovias
- POLÍTICA
- 6 Crise no STF não faz eleitor mudar voto, diz pesquisa
- 7 “Criaram um banqueiro e nós o transformamos em prisioneiro”, diz Lula
Flávio Bolsonaro cancela agenda em SP
- TRANSPORTES | PORTOS
- 8 Terminal de celulose ganha nova etapa no Porto do Rio Grande
- TRANSPORTES | RODOVIAS
- 9 Conasa poderá disputar BR-163 por meio de consórcio
- TRANSPORTES | AVIAÇÃO
- 10 TAP celebra 60 anos da travessia aérea entre Lisboa e Rio de Janeiro
- TRANSPORTES | AEROPORTOS
- 10 Viracopos recebe Selo Ouro do GHG Protocol pelo 11º ano consecutivo
- LOGÍSTICA | OPINIÃO
- 11 “O triste fim do ferry-boat na BTS”, por Waldeck Ornélas
- BRASIL EXPORT
- 12 Integração entre modais será destaque no Sul Export
- PETRÓLEO E GÁS
- 13 Reduc chega aos 65 anos com foco em biocombustíveis e modernização
- MINERAÇÃO
- 14 Fusões e aquisições movimentam R\$ 47 bilhões na mineração
- 15 Terras raras da Bahia atraem atenção na China
BRE produz primeiro concentrado de terras raras na Bahia
- AGROBUSINESS
- 16 Fiagros ampliam espaço no financiamento do agro
- BE JOB
- 18 Vagas movimentam mercado de trabalho nos setores portuário e logístico
- BE JOB | OPINIÃO
- 19 “O futuro não respeita favoritos”, por Hudson Carvalho
- JUSTIÇA
- 20 Dino vê referência a Frias como líder de ‘arquitetura criminosa’
- 21 Acesso ao celular de Vorcaro vai tumultuar sessão, diz Mendonça
- INTERNACIONAL
- 22 Após passagem de autoridades na Ucrânia, drone russo atinge trem
Trump minimiza apelos para frear IA



Sistema BE News de Comunicação

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

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

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

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira
Jacyara Lima

Diretor-geral
Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial
Roberta Riccioppo

Editor-executivo | Jornal BE News
Alexandre Fernandes

Sub-editor | Jornal BE News
Luciano Ribeiro

Editores-executivos | Portal BE News
Vanessa Pimentel

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

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

O Jornal BE News é filiado à



FALE COM A GENTE

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

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

PUBLICIDADE
publicidade@redebenews.com.br





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

opinioao@portalbenews.com.br

► LOGÍSTICA

O alerta que veio do Cade

Despacho sobre o acordo entre Maersk e MSC aponta riscos de uma autorização concedida hoje produzir efeitos no futuro, quando o cenário concorrencial do Porto de Santos poderá ser outro

Em meio à longa discussão sobre quem poderá participar do leilão do STS10, um despacho do Conselho Administrativo de Defesa Econômica, o Cade, acrescentou um componente novo ao debate. Datado de 3 de setembro e publicado no dia seguinte, o documento recebeu pouca atenção diante da relevância das questões que levanta.

Maersk e MSC, atuais controladoras em partes iguais da Brasil Terminal Portuário, a BTP, em Santos (SP), haviam se antecipado a uma possível exigência de desinvestimento. Em julho, notificaram ao Cade duas operações alternativas. Se a Maersk vencer o STS10, a MSC adquire seus 50% na BTP. Se a vencedora for a MSC, ocorre o inverso e a Maersk passa a controlar integralmente o terminal existente.

A Superintendência-Geral do Cade aprovou as duas operações sem restrições em agosto. Considerou, entre outros aspectos, que os potenciais compradores já exercem conjuntamente o controle da BTP e que a passagem do controle compartilhado para o unitário, isoladamente considerada, não alteraria materialmente as condições concorrenciais.

Em 3 de setembro, porém, o presidente interino do Cade, Diogo Thomson de Andrade, apresentou despacho propondo a avocação dos dois atos de concentração para julgamento pelo Tribunal. Avocar significa, neste caso, levar ao colegiado processos já aprovados pela Superintendência-Geral. As condições sugeridas por Thomson, portanto, ainda não representam decisão definitiva do Tribunal do Cade.

O despacho não conclui que o acordo seja anticompetitivo. Thomson concentra sua fundamentação em duas particularidades das operações. A primeira é temporal. A segunda está na possibilidade de a futura obtenção do STS10 não ser submetida obrigatoriamente ao controle prévio do Cade.

O problema temporal decorre da própria estrutura do negócio. O desinvestimento somente ocorrerá se o leilão for realizado e uma das duas empresas conquistar o terminal. O edital definitivo ainda não foi publicado e não há como saber quando essas condições

serão cumpridas. Ao mesmo tempo, a legislação não estabelece prazo geral de validade para uma decisão do Cade que aprove um ato de concentração.

Na prática, uma autorização baseada nas condições de mercado existentes em 2026 poderia permanecer disponível para uma operação consumada anos mais tarde. Thomson observa ainda que uma mudança posterior das condições concorrenciais, por si só, não constitui hipótese geral que permita ao Cade simplesmente reexaminar uma operação já aprovada.

O despacho chama atenção para a assimetria criada por essa situação. Se o leilão não ocorrer ou nenhuma das duas empresas vencer, o desinvestimento simplesmente não será realizado. Se uma delas vencer, mesmo depois de um período significativo, a autorização obtida anteriormente continuaria, em princípio, apta a permitir a transferência da BTP. Maersk e MSC teriam flexibilidade para aguardar o desenvolvimento do projeto, enquanto o Cade assumiria o risco de sua decisão produzir efeitos em um mercado diferente daquele originalmente analisado.

Thomson propõe, por isso, que eventual aprovação tenha prazo de eficácia. Ultrapassado esse período sem a consumação, a operação teria de retornar ao Cade para nova apreciação.

O segundo fundamento tem relação ainda mais direta com o STS10. Todo o acordo entre Maersk e MSC foi estruturado porque uma delas poderá obter o novo terminal. Paradoxalmente, o acontecimento que desencadeia o desinvestimento talvez não esteja, ele próprio, sujeito à análise obrigatória do Cade.

A razão está nas particularidades jurídicas das licitações públicas e nos critérios legais para notificação de atos de concentração. Como ainda não existe edital definitivo, Thomson considera impossível determinar antecipadamente qual será o enquadramento concorrencial da futura outorga e se ela estará sujeita à notificação obrigatória.

Poderia ocorrer, assim, uma situação peculiar: o Cade teria analisado previamente a transferência dos 50% da BTP, mas não necessariamente a configuração completa que lhe deu origem, ►

TODO O ACORDO ENTRE MAERSK E MSC FOI ESTRUTURADO PORQUE UMA DELAS PODERÁ OBTER O NOVO TERMINAL. PARADOXALMENTE, O ACONTECIMENTO QUE DESENCADEIA O DESINVESTIMENTO TALVEZ NÃO ESTEJA, ELE PRÓPRIO, SUJEITO À ANÁLISE OBRIGATÓRIA DO CADE

INSIGHT

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 3

O DESPACHO DE THOMSON (...) PROPÕE MECANISMOS PARA QUE UMA AUTORIZAÇÃO CONCEDIDA AGORA NÃO PERMANEÇA INDEFINIDAMENTE VÁLIDA E PARA QUE O CADE POSSA EXAMINAR A ESTRUTURA CONCORRENCIAL QUE EFETIVAMENTE RESULTAR DO STS10

com um dos grupos controlando integralmente a BTP e o outro assumindo o STS10.

A segunda condição proposta procura evitar essa lacuna. Thomson sugere que eventual obtenção do STS10 por Maersk ou MSC seja obrigatoriamente submetida ao Cade, mesmo que a operação futura não preencha os critérios ordinários de notificação.

O próprio despacho cita precedentes nos quais o Cade estabeleceu obrigações relacionadas a operações futuras. Nos casos Prosegur/Transvip e Brink's/Tecnoguarda, foram impostas restrições ou obrigações de comunicação sobre aquisições posteriores. Em Cattalini/União Vopak, envolvendo ativos portuários, houve compromisso de comunicar futuras aquisições na Zona de Interesse Portuário de Paranaguá (PR).

Thomson também explica por que considera importante preservar essa análise no caso de Santos. O fim da sociedade na BTP não elimina as relações econômicas entre Maersk e MSC. Ambas continuarão atuando no transporte marítimo de contêineres, verticalmente integradas à infraestrutura portuária, além de poderem manter relações comerciais entre si, inclusive por meio de acordos de compartilhamento de navios.

Esses elementos, segundo o despacho, podem suscitar questões relacionadas à integração vertical entre transporte marítimo e infraestrutura portuária e aos incentivos e possibilidades de coordenação decorrentes das relações horizontais e comerciais entre os grupos. Thomson não afirma que haverá coordenação ou qualquer outro efeito anticompetitivo. Defende que o Cade preserve a possibilidade de examinar esses aspectos quando adquirente, regras do leilão, estrutura de mercado e relações entre os agentes forem efetivamente conhecidos.

O desinvestimento não é novidade para a Maersk. Na aquisição da Hamburg Süd, em 2017, o grupo vendeu a Mercosul Line à CMA CGM, evitando manter sob o mesmo controle a Mercosul Line e a Aliança Navegação e Logística. Remédios desse tipo são conhecidos no direito concorrencial e podem permitir uma operação sem preservar determinada sobreposição de ativos.

A experiência do próprio Cade recomenda, entretanto, acompanhamento de sua implementação. Estudo do Departamento de Estudos Econômicos publicado em 2023 analisou 34 atos de concentração aprovados com acordos entre 2016 e 2021. Quinze continham remédios estruturais e, em sete, foi concedida dilação do prazo para desinvestimento, equivalente a 47% desse grupo.

O percentual não representa desinvestimentos frustrados, mas mostra que quase metade desses casos exigiu prazo adicional para implementar a solução estrutural.

No acordo da BTP, existe uma diferença importante. O comprador não terá de ser procurado posteriormente. Ele já está definido: se uma empresa conquistar o STS10, a outra ficará com sua participação na BTP. Isso reduz uma das dificuldades tradicionais de um desinvestimento, embora não determine antecipadamente seu efeito concorrencial.

A ICTSI, potencial interessada no STS10, adotou posição mais crítica. Tentou ingressar nos processos como terceira interessada e, posteriormente, apresentou manifestação pedindo, entre outras providências, a suspensão da análise até a publicação do edital, a reprovação das operações e a investigação de possível coordenação entre Maersk e MSC. A Superintendência-Geral havia negado sua habilitação. Seus argumentos precisam naturalmente ser considerados também à luz de seu interesse econômico direto na futura licitação.

O despacho de Thomson segue caminho mais restrito. Não acolhe antecipadamente a tese da ICTSI, não condena o acordo Maersk/ MSC e tampouco estabelece que as empresas devam ser excluídas do leilão. Propõe mecanismos para que uma autorização concedida agora não permaneça indefinidamente válida e para que o Cade possa examinar a estrutura concorrencial que efetivamente resultar do STS10.

É esse aspecto que torna o despacho relevante para um debate que, até agora, esteve muito concentrado na participação ou exclusão dos atuais operadores. O acordo Maersk/ MSC oferece uma solução patrimonial antecipada para a BTP. Thomson acrescenta uma cautela diferente: o desinvestimento pode ser definido hoje, mas seus efeitos ocorrerão em um mercado que ainda não existe.

No maior porto do País e diante de um terminal capaz de alterar significativamente a capacidade de movimentação de contêineres, preservar a possibilidade de analisar esse mercado quando ele efetivamente se materializar parece ser o ponto central do novo capítulo aberto pelo Cade.

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

SUL EXPORT 2026

17 setembro
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

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

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



LEOPOLDO
FIGUEIREDO
E COLABORADORES
leopoldo.figueiredo@redebenewscom.br

Em defesa das hidrovias

O presidente da Cargill no Brasil, Paulo Sousa, fez uma defesa enfática da necessidade de manutenção e intervenção nas infraestruturas fluviais do País, durante painel promovido pelo Bradesco BBI em São Paulo, na última semana. Ao abordar o impasse regulatório e ambiental que envolve a dragagem de manutenção no rio Tapajós (PA), o executivo destacou a eficiência de custo do modal hidroviário para o agronegócio, cobrando pragmatismo das autoridades e diálogo com as comunidades locais. “Hidrovia tem que ser dragada, gente. Nos Estados Unidos, na Europa, tudo é dragado. A hidrovia é a infraestrutura que a natureza deu, é o capex mais barato, mas tem que cuidar dela, dar uma forcinha”, afirmou Sousa.

Tensão indígena

A declaração do presidente da Cargill ocorre em meio ao acirramento das tensões operacionais na Bacia Amazônica. Em janeiro, o terminal de transbordo e exportação da trading em Santarém (PA) chegou a ser invadido e ocupado por grupos indígenas, em protesto contra um decreto federal que visava desburocratizar as concessões hidroviárias e os processos de dragagem na região. O texto acabou sendo revogado pelo Palácio do Planalto após a repercussão do conflito.

Sem “empurrar com a barriga”

Segundo o presidente da Cargill, a companhia acabou colocada indevidamente no centro da disputa política: “Fomos meio o bode expiatório dessa discussão. Claro, nós apoiamos muito a dragagem, a hidrovia eficiente, tudo feito dentro das regras ambientais. Só que tem que se discutir, não adianta ficar empurrando com a barriga ou usar de violência.”

Pouso de emergência

Um avião da empresa GOL fez um pouso de emergência após decolar do Aeroporto Internacional de Goiânia, em Goiás, com destino ao Aeroporto de Congonhas, na capital paulista, na manhã do último sábado, dia 12. Segundo a GOL, a aeronave do voo G3 1433 apresentou problemas técnicos e, após retornar ao aeroporto goiano, teve seu voo cancelado. A companhia não quis informar quantos passageiros e tripulantes estavam a bordo.

Reação

A Gol afirmou, em nota, que “todas as ações relacionadas à operação foram tomadas com foco na segurança”. Além disso, informou que todos os clientes impactados estavam recebendo as tratativas previstas pela Resolução 400 da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme suas necessidades.

Crise no STF não faz eleitor mudar voto, diz pesquisa

De acordo com levantamento do Datafolha, mais de 80% não pensam em mudar voto para presidente da República

Estadão Conteúdo

Pesquisa Datafolha revelou neste fim de semana que a maioria dos eleitores do País não mudou ou não irá mudar seu voto nas eleições presidenciais após os recentes escândalos envolvendo ministros do Supremo Tribunal Federal (STF).

O levantamento ouviu 2002 eleitores de 125 cidades entre terça-feira, 8, e quinta-feira, 10, ou seja, em meio a maior crise institucional da história da Corte e seus desdobramentos, que ainda estão vindo à tona.

Questionados sobre se a revelação de mensagens entre o ministro Alexandre de Moraes e o ex-controlador do Banco Master, Daniel Vercaro, poderia mudar a escolha para presidente, 85% responderam que não.

Outros 7% disseram que não mudaram a escolha, mas deixaram dúvida sobre em quem votar para presidente. Apenas 4% disseram que as revelações contra Moraes fizeram mudar o voto, mesma

proporção daqueles que não souberam responder à pergunta.

O Datafolha também questionou os eleitores sobre o impacto do pedido de investigação contra outro ministro da Corte, André Mendonça, por supostos vazamentos seletivos das investigações sobre o Master.

Para 86% dos entrevistados, o pedido de investigação não alterou ou irá alterar o voto. Outros 7% afirmaram que o episódio não mudou a preferência eleitoral, mas deixou dúvida sobre em quem votar, enquanto apenas 2% disseram que mudaram de voto. Outros 4% não souberam responder.

Excesso de poder

Para 76% dos brasileiros, os ministros do STF possuem poderes excessivos, segundo a pesquisa Datafolha. Outros 18% ouvidos pela pesquisa disseram que discordam que os ministros tenham poderes demais no País. Já 3% afirmaram não concordar nem discordar da frase, enquanto outros 4% não souberam responder.

A mesma pesquisa cons-

tatou, porém, que 71% dos eleitores avaliam o Supremo como essencial para a democracia. Para 77% dos eleitores, contudo, a população acredita menos na Corte hoje do que no passado.

A margem de erro da pesquisa é de dois pontos percentuais para mais ou para menos. O índice de confiança é de 95%. A pesquisa está registrada no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) com o número BR-01833/2026.

Voto definido

Em outra pesquisa Datafolha, esta divulgada na sexta-feira, revelou que 75% dos eleitores estão decididos sobre o voto para presidente da República no primeiro turno. Entre os que pretendem votar no presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), 84% declaram que estão convictos. Já os que não vão mudar o voto no senador Flávio Bolsonaro (PL) são 81%.

Na pesquisa anterior, de 3 de setembro, os eleitores convictos em geral eram 71%. Os que iriam votar com certeza em Lula eram 81%, e os que não mudariam o voto em Flávio eram 80%.

Divulgação / TSE



Para 77% dos eleitores, a população acredita menos na Corte hoje do que acreditava no passado

“Criaram um banqueiro e nós o transformamos em prisioneiro”

Lula diz que Daniel Vorcaro, ex-dono do Banco Master, é obra criada no governo Bolsonaro, assim como a “quadrilha” da Previdência Social. “Prendemos quase todos eles”, afirmou

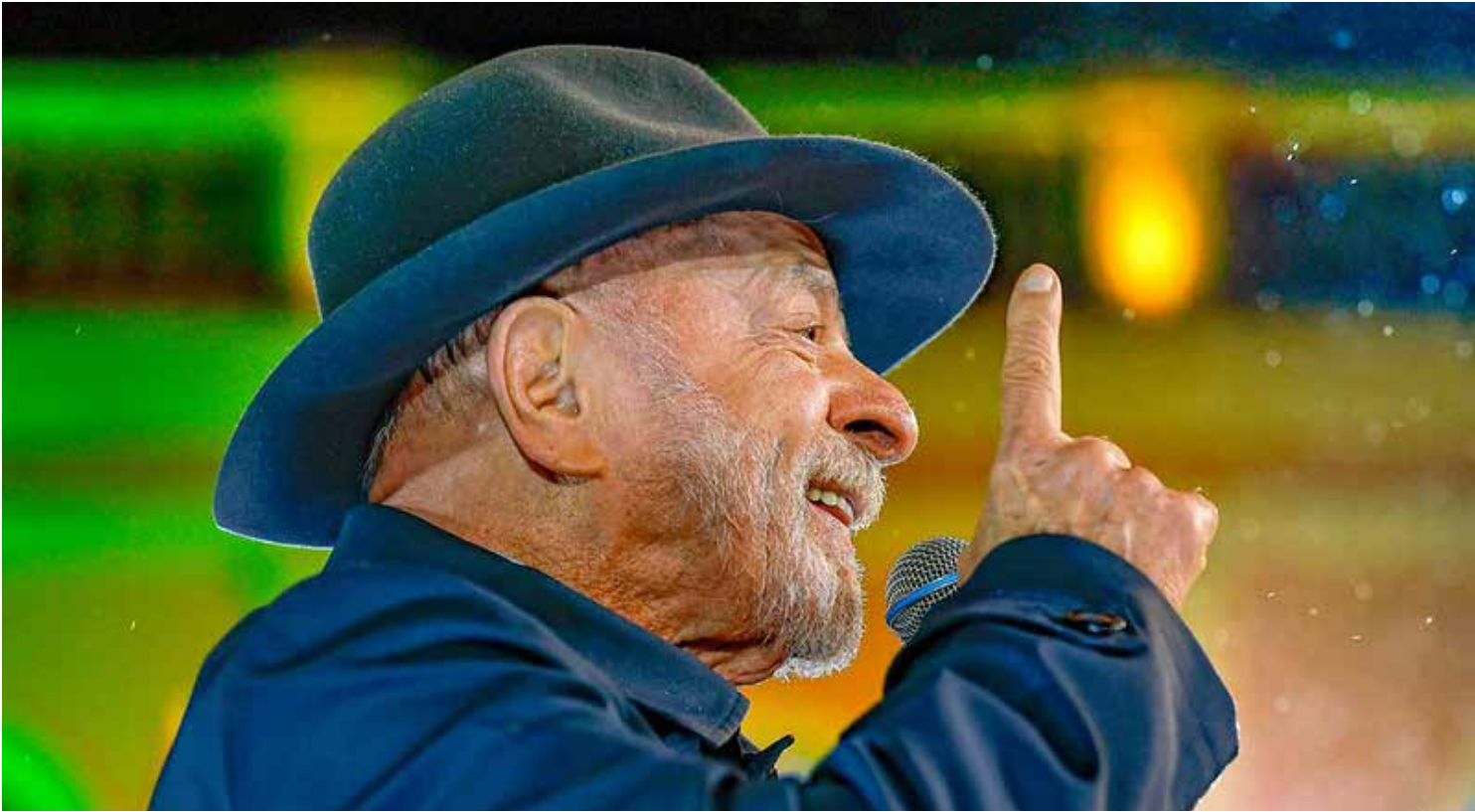
Ricardo Stuckert

Estadão Conteúdo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), candidato à reeleição, disse neste domingo, 13, que “eles” - integrantes do governo Bolsonaro - “criaram um banqueiro e nós transformamos esse banqueiro em prisioneiro”, em referência a Daniel Vorcaro, do Banco Master.

Lula também disse que o governo Bolsonaro criou “a quadrilha da Previdência Social”. “Nós não só acabamos com a quadrilha, prendemos quase todos eles, já devolvemos R\$ 3,5 bilhões para mais de 5 milhões de aposentados”, disse, em live com a militância petista.

“Se meu filho estiver metido no esquema do INSS, ele vai pagar um preço muito alto, mas quem



Lula também lembrou que o país tem hoje a menor inflação acumulada em quatro anos na história do Brasil.

tem escritório junto com o careca do INSS é o Flávio Bolsonaro, não é o meu filho”, destacou.

O filho mais velho de Lula, Fábio Luis Lula da Silva, o Lulinha, é alvo de inquéritos autorizados pelo

Supremo Tribunal Federal (STF) para apurar suspeitas de corrupção e tráfico de influência. Já no âmbito da Polícia Federal (PF), as apurações envolvem contratos e articulações em órgãos públicos.

Lula admitiu que a comida ainda está cara no Brasil, e atribuiu parte da alta nos preços dos alimentos ao “preço estratosférico” no governo passado, do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL).

“Na verdade, no governo passado, a inflação sobre alimentos foi de 56,17%. No nosso governo, foi de 13,6%”, disse Lula na live realizada na noite deste domingo com a militância petista.

Flávio Bolsonaro cancela agenda em SP

Em meio às revelações sobre ‘Dark Horse’, candidato cancela atos devido ao mau tempo

Estadão Conteúdo

O comando de campanha do presidencial Flávio Bolsonaro (PL) cancelou

as agendas do candidato previstas para este domingo em Presidente Prudente, no interior de São Paulo.

De acordo com nota distribuída à imprensa e aos organizadores dos atos na cidade, o cancelamento se

dá em função dos últimos acontecimentos e das fortes chuvas que se abateram sobre a região neste fim de semana.

O senador e candidato Flávio Bolsonaro, por determinação do ministro An-

dré Mendonça, tornou-se alvo de inquérito no Supremo Tribunal Federal (STF) para apurar suspeitas de lavagem de dinheiro, corrupção e evasão de divisas no financiamento do filme “Dark Horse”.

Os compromissos serão remarcados em momento oportuno, diz a nota, emendando que o candidato à Presidência, Flávio Bolsonaro, passaria o domingo ao lado da família, em Brasília (DF), sem agendas públicas.

Recuperado, Caiado deixa hospital

O candidato, que estava internado com pneumonia, lamentou a crise que domina o STF

Estadão Conteúdo

O presidencial Ronaldo Caiado (PSD) recebeu alta

do Hospital Vila Nova Star, na zona sul da capital paulista, na tarde deste domingo, 13. Ao deixar a unidade da saúde, falou com jornalistas e lamentou a crise instalada no Supremo Tribunal Federal

(STF). De acordo com ele, o momento pede uma reflexão. “Em toda a minha trajetória política, eu nunca vi um momento tão destruturante das instituições que

comandam os Poderes como este”, disse, após agradecer a equipe médica do hospital.

Caiado disse que o momento deveria ser para a sociedade pensar que, dentro de 21 dias, ela vai levar dois

candidatos à Presidência da República para o segundo turno da corrida eleitoral e que lá deverá eleger o que tem melhores credenciais para reordenar a democracia brasileira.

TRANSPORTES | Portos

Terminal de celulose ganha nova etapa no Porto do Rio Grande

Contrato de cessão da área foi firmado nesta sexta-feira para empreendimento com dois berços para navios e dois para barcas

Da Redação
redacao.jotnal@redebeneews.com.br

A implantação de um novo Terminal de Uso Privado (TUP) no Porto do Rio Grande avançou nesta sexta-feira (11) com a assinatura do contrato de cessão da área onde será instalado o empreendimento. O documento foi firmado entre o Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI) e a Terminal Rio Grande do Sul S.A.

A formalização representa mais uma etapa do processo iniciado em janeiro, quando o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) as-

sinaram o contrato de adesão que autoriza a exploração da instalação portuária.

O projeto prevê a construção de dois berços para navios e outros dois destinados a barcas, além de um armazém com capacidade estática para 194 mil toneladas de celulose. A estimativa é de que o terminal tenha capacidade para escoar aproximadamente 5 milhões de toneladas do produto por ano.

A estrutura fará parte do sistema logístico associado ao Projeto Natureza, da CMPC, que inclui a implantação de uma nova fábrica de celulose em Barra do Ribeiro (RS) e as instalações necessárias para o transporte da produção até o Porto do Rio Grande.

O modelo previsto para o terminal combina transporte hidroviário,

armazenagem e embarque marítimo. A celulose deverá chegar à instalação por hidrovia, ser armazenada no complexo e posteriormente transferida para navios destinados à exportação.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, a integração entre a produção industrial e a infraestrutura portuária é necessária para acompanhar o aumento da atividade econômica e ampliar as condições de escoamento.

“Um projeto dessa dimensão exige planejamento e segurança para que cada etapa avance de forma coordenada. É papel do poder público criar as condições para que a infraestrutura acompanhe as necessidades do setor produtivo, com segurança operacional e responsabilidade ambiental”, afirma.

Integração hidroviária

A implantação do terminal também deverá ampliar a utilização das hidrovias gaúchas no transporte de cargas destinadas ao Porto do Rio Grande. A proposta é conectar a nova unidade industrial da CMPC diretamente à infraestrutura portuária por meio da navegação interior, reduzindo etapas rodoviárias no deslocamento da produção até o embarque marítimo.

O projeto avança em paralelo às iniciativas do Governo Federal para recuperação e qualificação da infraestrutura hidroviária do Rio Grande do Sul. O MPor trabalha em ações voltadas à navegabilidade, segurança e regularidade das rotas utilizadas pelo transporte de cargas.

“O Brasil precisa utilizar melhor suas hidrovias,

e o Sul do país tem uma oportunidade concreta de avançar nesse caminho. Com planejamento, participação social, responsabilidade ambiental e cooperação entre os setores público e privado, vamos criar as condições para que a navegação interior cumpra um papel cada vez mais relevante no desenvolvimento regional e nacional”, destaca Tomé Franca.

SAIP Sul-Mirim

Outra iniciativa em andamento é a proposta de concessão do Sistema Aquaviário Integrado do Sul e Lagoa Mirim (SAIP Sul-Mirim). O projeto reúne os acessos aquaviários aos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, além de trechos de rios e lagoas do estado.

A intenção é estruturar uma gestão integrada da infraestrutura aquaviária, com intervenções voltadas a aumentar a previsibilidade das operações e garantir maior regularidade à navegação de cargas.

Para Franca, a expansão da infraestrutura portuária precisa ocorrer de forma articulada aos corredores utilizados para levar a produção aos terminais.

“O papel do Ministério de Portos e Aeroportos é contribuir para que os investimentos em infraestrutura acompanhem o crescimento da economia, reduzam gargalos, ampliem a eficiência logística e deem maior competitividade às exportações brasileiras”, finaliza o chefe da pasta.

Divulgação



O projeto prevê a construção de dois berços para navios e outros destinados a barcas, além de um armazém com capacidade estática para 194 mil toneladas de celulose



TRANSPORTES | Rodovias

Conasa poderá disputar BR-163 por meio de consórcio

ANTT altera edital do processo competitivo, que prevê R\$ 10,6 bilhões em investimentos na nova configuração contratual

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) alterou o edital do processo competitivo da concessão da BR-163 para permitir que a Conasa, atual controladora da Via Brasil, participe da disputa pelo ativo por meio de um consórcio. O leilão está mantido para 12 de novembro, na B3, em São Paulo.

A mudança foi aprovada pela diretoria da agência na quinta-feira (10) e modifica uma restrição prevista na primeira versão do edital, publicada em julho. Pelo texto anterior, a Conasa poderia participar da disputa apenas de forma isolada. Agora, poderá integrar um consórcio desde que cumpra condições adicionais de controle regulatório.

De acordo com o voto do diretor Alex Azevedo, relator do processo, a empresa deverá apresentar, na data de entrega dos documentos, um Plano Preliminar de Reorganização Societária. Caso o consórcio do qual faça parte vença o certame, a reorganização será posteriormente submetida à análise definitiva da ANTT.

Azevedo argumentou que a alteração pode ampliar a concorrência pelo ativo. Segundo ele, a entrada de novos arranjos consorciais aumenta o número potencial de propostas apresentadas no processo competitivo.

O certame faz parte da



Divulgação

Pelo texto anterior, a Conasa só poderia participar do leilão de forma isolada. Agora, poderá integrar um consórcio desde que cumpra condições adicionais de controle regulatório

repactuação do contrato da Via Brasil e não corresponde a uma nova concessão convencional. O modelo prevê a alienação de 100% das ações da concessionária, permitindo que um novo controlador assuma a operação da rodovia.

A Via Brasil administra desde 2022 cerca de 970 quilômetros de rodovias, envolvendo trechos da BR-163 em Mato Grosso e no Pará e da BR-230 no Pará. Na nova configuração contratual, estão previstos aproximadamente R\$ 10,6 bilhões em investimentos.

A reestruturação foi negociada no âmbito da Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (Secex-Consenso), do Tribunal de Contas da União (TCU). O acordo já previa condições

para uma eventual participação do atual grupo controlador no processo competitivo, mas não estabelecia impedimento para sua entrada por meio de consórcio.

Entre essas condições está a execução de intervenções na rodovia antes da transferência do controle. O cumprimento das obrigações será considerado pela ANTT para decidir se a Conasa estará apta a participar do certame. Caso seja constatado determinado nível de descumprimento do plano, o grupo poderá ser impedido de entrar na disputa.

Os investimentos previstos para essa fase de transição somam R\$ 323,9 milhões. O montante se soma a outros R\$ 114 milhões que a concessionária se comprometeu a aplicar entre junho e dezembro do ano passado

na recuperação de 89 quilômetros de pavimento.

Entre as intervenções previstas para este ano está a construção do acesso ao porto de Miritituba, na BR-230, no Pará, um dos principais pontos de conexão da rodovia com os terminais utilizados para o escoamento de grãos pelo Arco Norte.

Concessão tampão

A necessidade de uma ampla revisão do contrato está relacionada ao modelo adotado quando a concessão foi estruturada, em 2021. O projeto foi concebido com prazo de dez anos e caráter transitório, diante da expectativa de que a Ferrogrão entrasse em operação ainda nesta década e passasse a absorver parcela relevante das cargas movimentadas

pela rodovia.

Os sucessivos atrasos no projeto ferroviário alteraram esse cenário. Sem a Ferrogrão, o volume transportado pela BR-163 cresceu acima das projeções utilizadas na modelagem original, aumentando a pressão sobre uma concessão que não havia sido estruturada para atender, no longo prazo, à expansão desse fluxo.

O corredor é uma das principais rotas para o transporte da produção agrícola do Centro-Oeste em direção aos terminais portuários do Arco Norte, especialmente os localizados na região do Rio Tapajós, no Pará.

A alteração aprovada pela agência não modifica o cronograma do processo competitivo, cuja disputa permanece marcada para 12 de novembro.

TRANSPORTES | Aviação

TAP celebra 60 anos da travessia aérea entre Lisboa e Rio de Janeiro

Empresa foi a primeira a promover a rota direta entre a capital portuguesa e a antiga capital do Brasil, decisivo para o fomento de negócios e turismo entre os dois países

GISELE RECH
Público Brasil

Foi ao som da dobradinha entre Ney Matogrosso e Antônio Zambujo, com direito à performance de Pedro Joia interpretando o aclamado Sivuca, que o aniversário de 60 anos do primeiro voo direto entre Lisboa e Rio de Janeiro operado pela TAP foi celebrado na noite desta quarta-feira (09/09). O jantar fechado com o espetáculo musical também marcou a entrega do prêmio da Fundação Luso-Brasileira, com destaque para o arquiteto brasileiro Sidney Quintela e para o próprio cantor brasileiro.

De acordo com o CEO da TAP, Luís Rodrigues, a rota que teve início há seis décadas foi um marco numa história que hoje se consolidou com 15 ligações de voos diretos com o Brasil, dos quais dez são exclusivos da

companhia. “Isso nos permite colocar estrangeiros diretamente nesses destinos e, também, trazer brasileiros à Europa”, diz. Ainda de acordo com o CEO, 35% dos brasileiros que entram no continente o fazem por Portugal.

De acordo com o presidente da Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo (Embratur), Bruno Reis, celebrar a abertura

deste diálogo de seis décadas é reforçar a importância da companhia nas ligações entre os dois países. “A TAP faz uma ligação muito estratégica com todos os nossos seis biomas”, festeja. Mais do que isso, ele destaca um recorde assinalado graças à conexão entre os dois países.

“Neste primeiro semestre, de janeiro a julho,

Portugal tornou-se o maior mercado emissor de passageiros da Europa ao Brasil, ultrapassando a França. Isso reforça a força das nossas relações históricas e comerciais”, diz, lembrando que no próximo mês de novembro, a própria Embratur também celebra 60 anos.

Reforço dos laços

O diretor da TAP Air Portugal para as Américas, Carlos Antunes, reforçou que depois de a companhia estreitar o próximo voo direto entre Brasil e Portugal, na ligação entre Lisboa e São Luís, no Maranhão, no dia 26 de outubro, a ideia é, aos poucos, reforçar as rotas já existente, como é o caso recente da consolidação de frequências já existentes, elevando Florianópolis e Porto Alegre para quatro frequências por semana. “Trata-se — um ajuste que afina a gestão operacional e a rotação de equipes nos destinos. Em julho deste ano, a empresa também começou a oferecer voo direto para Curitiba.

Para 2027, não há novas rotas programadas de imediato em território brasileiro, embora a companhia mantenha a prospecção ativa. “Temos um pipeline de destinos que estamos monitorando constantemente. Eventuais anúncios dependem sempre de oportunidades que possam casar com a nossa disponibilidade de frota, tripulações e tráfego”, explica. O desenho dessas rotas cruza ferramentas globais de dados de tráfego aéreo com a interlocução direta com secretarias de turismo e aeroportos locais.

Segundo Antunes, a procura por viagens com destino à Europa mantém-se aquecida de norte a sul do Brasil, sustentando o território português na liderança dos fluxos transatlânticos. “Portugal é cada vez mais a porta de entrada”, sublinha, reforçando o papel do programa de stopover para ancorar essa circulação e diluir os viajantes por diferentes regiões antes de seguirem viagem pelo continente europeu.



O evento de aniversário de 60 anos do primeiro voo direto Lisboa-Rio de Janeiro operado pela TAP teve shows de artistas como Ney Matogrosso, Antônio Zambujo e Pedro Joia

TRANSPORTES | Aeroportos

Viracopos recebe Selo Ouro do GHG Protocol pelo 11º ano consecutivo

Reconhecimento é concedido a inventários de emissões de gases de efeito estufa que atendem aos critérios do programa

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas

(SP), recebeu pelo 11º ano consecutivo o Selo Ouro do Programa Brasileiro GHG Protocol. O reconhecimento é a classificação máxima concedida aos inventários de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) que atendem aos critérios de qualificação estabelecidos pelo programa.

O Programa Brasileiro GHG Protocol é voltado à disseminação de práticas para a mensuração, contabilização e divulgação das emissões de gases de efeito estufa. A metodologia permite às organizações identificar seus impactos ambientais e estabelecer estratégias para a gestão e

redução das emissões.

O inventário de GEE de Viracopos é elaborado com base em cada tipo de serviço prestado e passa por auditoria de terceira parte independente. O procedimento busca garantir confiabilidade e credibilidade às informações apresentadas.

O aeroporto é uma das

empresas da Triunfo Participações e Investimentos que receberam o Selo Ouro do Programa Brasileiro GHG Protocol.

Os Inventários Anuais de Carbono da Triunfo Participações e Investimentos e de suas empresas podem ser consultados no Registro Público de Emissões.



WALDECK ORNÉLAS

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

▶ PLANEJAMENTO

O triste fim do ferry-boat na BTS

D ata dos anos de 1970 a implantação do Sistema Ferry-Boat na Baía de Todos os Santos (BTS). De inspiração rodoviarista, o então novo sistema de transporte, com apenas uma linha – Salvador-Bom Despacho, na Ilha de Itaparica –, determinou o encerramento das atividades de toda a frota de vapores que atendiam, pelo modal aquaviário, a diversas localidades do entorno da BTS, que totaliza 300 km.

Como consequência dessa solução rodoviarista, tivemos a perda de dinamismo econômico imposta a diversas localidades – várias delas sedes municipais – dos dezessete municípios localizados em volta da Baía. O Recôncavo Baiano ficou estagnado e teve o seu desenvolvimento comprometido.

Agora, reincidindo no mesmo erro do passado, uma nova solução rodoviária começa a ganhar corpo sob a forma de uma ponte destinada a atravessar por sobre a baía, não só uma das mais belas, mas, sobretudo, a maior do País e segunda maior do planeta!

Projeto controverso, são os próprios empreiteiros contratados – um consórcio chinês – que tentam mitigar os impactos negativos, alargando de 482 para 682 metros o vão central, para permitir a passagem simultânea de dois navios cargueiros de grande porte, corrigindo assim, por conta de normas internacionais de segurança, o comprometimento da operação e expansão do Complexo Portuário da BTS (BTS-Port), formado hoje por dois portos públicos, seis terminais de uso privado (TUP), três estaleiros e uma base naval, totalizando doze instalações portuárias, com movimentação total de mais de 40 milhões de toneladas/ano.

É verdade que muitos usuários do ferry se queixam das filas que se formam, especialmente nos períodos de feriados prolongados. Mas não percebem que, mais uma vez, privilegiam-se apenas e tão somente os carros, não os passageiros.

As pessoas ainda não se deram conta de que a ponte vai tornar “mais felizes os carros”, na expressão de Jan Gehl, mas piora a situação para os passageiros. Continuará faltando na BTS um sistema de transporte para as pessoas!

Triste é saber que o Sistema Ferry-Boat – que funciona bem no mundo todo – está sendo substituído não por ter se exaurido, mas por seu total abandono. Desde sua implantação, há 55 anos, nunca passou por uma atualização do projeto que considerasse a vida útil das embarcações, o incremento da demanda e a atualização tecnológica necessária à frota.

Ao longo do tempo, cada governo adquiriu mais uma ou duas embarcações, geralmente de segunda mão, desconfigurando o padrão da frota, o que dificulta e onera sua manutenção e operação. Ainda agora, embora se proclame o início das obras da ponte, o Estado acaba de adquirir mais um ferry – destinado a ser o último – pelo preço de R\$ 89,04 milhões.

Se fosse feita uma renovação integral da frota, e ainda adicionadas novas embarcações, teríamos um custo total de R\$ 890,4 milhões

(considerando uma frota de dez embarcações) ante os R\$ 11 bilhões em que está estimada a obra da ponte... Na verdade, o Sistema Ferry-Boat, na Bahia, está morrendo de morte matada.

Nesse mesmo contexto, os precários terminais de embarque – em São Joaquim (Salvador) e Bom Despacho, na Ilha – nunca foram modernizados, embora apresentem grande potencial para geração de receitas adicionais. Em Bom Despacho, aliás, o que cresceu foi um grande terminal de ônibus intermunicipais.

É que, feito para os carros, as pessoas terminaram por utilizá-lo também como transporte de passageiros, haja vista a demanda reprimida existente na BTS.

Para os passageiros, ruim com o ferry, pior sem ele.

Mas há outros efeitos colaterais. Em Salvador, o Sistema Ferry-Boat ocupa uma área que pertence à Codeba, autoridade portuária federal, cedida ao Estado desde os anos 1970, para funcionamento do Terminal de São Joaquim. Com a desativação do serviço, é natural que essa área seja restituída à empresa gestora do Porto de Salvador, para ser integrada à função portuária. Ocorre que justamente aí foi o local escolhido para o engate da projetada Ponte Salvador-Itaparica com o tecido urbano de Salvador, em pleno Centro Histórico, na Cidade Baixa.

Por isto, boa parte dessa área terá a sua utilização restringida pela altura e localização dos pilares e rampas de acesso da ponte, comprometendo o seu potencial de aproveitamento, em contraposição à absoluta necessidade de expansão do pátio de contêineres do Porto. Como se diz no popular, além de queda, coice.

Nesta mesma linha, os impactos da ponte sobre a cidade do Salvador nunca foram devidamente examinados. Tendo considerado apenas a movimentação de veículos de passeio, o projeto prevê a descaracterização da Via Expressa Baía de Todos os Santos – construída para ser via portuária, exclusiva para o transporte de cargas – sem levar em conta o volume de treminhões que provocará a geração de um fluxo intenso na estrutura peninsular da cidade – que chegará indevidamente na região do Centro Histórico – atravessando todo o tecido urbano para alcançar os seus locais de destino. São veículos pesados, que hoje contornam a Baía, chegando via Feira de Santana, pela BR-324.

Do mesmo modo, o projeto da ponte não examinou a transferência, necessariamente ampliada, que na prática ocorrerá, da Estação Rodoviária de Bom Despacho para Salvador, nem seu impacto sobre a localização e sustentabilidade econômica da nova rodoviária intermunicipal, recém-inaugurada em Águas Claras, às margens da BR-324.

Tornam-se, assim, projetos conflitantes entre si, numa clara e evidente demonstração da falta de planejamento.

O adeus ao ferry será traumático e muito negativo.

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

BRASIL EXPORT

Integração entre modais será destaque no Sul Export

Encontro em Foz do Iguaçu discutirá conectividade logística, gargalos urbanos e melhoria do escoamento até os portos

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

A integração entre rodovias, ferrovias e recintos alfandegados, com foco nos gargalos da logística transfronteiriça e na eficiência do escoamento de cargas na região Sul, estará no centro de um dos painéis do Sul Export, que será realizado nos dias 17 e 18 de setembro, em Foz do Iguaçu (PR).

O debate “Multimodalidade e conectividade de transportes” está marcado para as 15h do dia 17 e reunirá representantes dos setores público e privado ligados ao transporte de cargas, à operação

de recintos aduaneiros e à gestão de infraestrutura. A moderação será do diretor de Comunicação do Grupo Brasil Export, Bruno Merlin.

A programação prevê uma discussão sobre os principais entraves à logística transfronteiriça, especialmente na região da Tríplice Fronteira, e sobre medidas capazes de ampliar a eficiência operacional dos fluxos de comércio exterior. Também estarão em pauta os portos secos da região, estruturas utilizadas no processamento aduaneiro e na movimentação de mercadorias que cruzam as fronteiras terrestres.

Outro eixo do painel será a concessão da Malha Sul, com foco em alternativas para ampliar a capacidade operacional da ferro-

via e reduzir gargalos que afetam o transporte até os portos da região. A discussão deverá abordar ainda os problemas urbanos enfrentados pelo transporte ferroviário e os reflexos dessas limitações sobre o escoamento de cargas.

A articulação entre os diferentes modais também será tratada como um dos pontos centrais do encontro. A programação prevê a discussão de boas práticas para integrar rodovias, ferrovias e recintos alfandegados e melhorar a conexão entre os corredores logísticos que atendem ao Sul do País.

Participam do debate o presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de Foz do Iguaçu (Sindifoz), Celso Gallegario; o presidente da Multilog, Djalma Vilela; a



Divulgação

Um dos eixos do painel será a concessão da Malha Sul, discutindo formas de ampliar a capacidade operacional da ferrovia e reduzir gargalos que afetam o transporte até os portos

vice-presidente executiva da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), Gladys Vinci; o diretor de Integração de Modais da Secretaria de Estado de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina (SPAF), Lucas Ataliba; e o titular da Alfândega da Receita Federal em Foz do Iguaçu, Marcelo Mossi Vendramini. A organização ainda prevê a confirmação de outros partici-

pantes.

O painel integra a programação do primeiro dia do Sul Export, que terá debates sobre infraestrutura aquaviária, demandas do setor produtivo, cadeia de suprimentos da indústria naval e sustentabilidade aplicada aos corredores logísticos. No dia 18, a agenda será dedicada a visitas técnicas, com saída prevista para 9h15 e retorno às 16h30.

PROGRAMAÇÃO SUL EXPORT 2026

17 SETEMBRO | QUINTA-FEIRA

08h30 Credenciamento e boas-vindas

09h00 Solenidade de abertura com autoridades presentes: Fabricio Guimarães Julião, CEO do Grupo Brasil Export; Thairyne Oliveira, Secretária-Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos - a confirmar; General Joaquim Silva e Luna, Prefeito de Foz do Iguaçu - a confirmar; 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 Klablin; Rodrigo Buffara Farah, CEO da Cotríguaçu 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

TRANSPORTES | Ferrovias

Reduc chega aos 65 anos com foco em biocombustíveis e modernização

Unidade da Petrobras prevê US\$ 4,6 bilhões em investimentos até 2030, com projetos de SAF, Diesel R e infraestrutura energética

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

A Refinaria Duque de Caxias (Reduc), no Rio de Janeiro, completou 65 anos de operação na quarta-feira (9) em um momento de ampliação dos projetos voltados a combustíveis com conteúdo renovável e à modernização de sua infraestrutura energética. A unidade é a primeira refinaria da Petrobras certificada para fornecer Combustível Sustentável de Aviação (SAF) à aviação internacional e, desde agosto, está autorizada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) a produzir Diesel R com 8,5% de conteúdo renovável.

Segundo a Petrobras, a Reduc possui um portfólio de mais de 40 produtos e ocupa uma área de 13 quilômetros quadrados, dos quais 9 quilômetros quadrados correspondem à área industrial. No ciclo 2026-2030, a refinaria concentra 36% dos investimentos previstos pela companhia em suas unidades de refino.

São US\$ 4,6 bilhões previstos para o período, dos quais US\$ 402 milhões destinados a projetos relacionados a biocombustíveis, incluindo SAF e Diesel R.

Em julho, a Reduc produziu um primeiro lote de 3,8 milhões de litros de SAF utilizando óleo de soja com certificação ILUC, sigla em inglês para Mudança Indireta no Uso da Terra. A certificação busca assegurar que a matéria-prima utilizada não esteja associada a desmatamento recente nem estimule indiretamente mudanças no uso da terra.

A refinaria já havia obtido a certificação internacional ISCC Corsia para a produção de SAF por coprocessamento, requisito que, segundo a Petrobras, habilita a unidade a fornecer o combustível ao mercado internacional de aviação.

No mês seguinte, a ANP autorizou a Reduc a produzir Diesel R com 8,5% de matéria-prima renovável. O percentual supera os 5% utilizados em testes realizados em 2023.

De acordo com a Petrobras, os testes realizados até agora indicaram estabilidade operacional e viabilidade técnica para a produção. A companhia afirma que o aumento do conteúdo renovável poderá reduzir a intensi-

dade de emissões associada ao combustível e ampliar a utilização de óleo de soja como matéria-prima.

Energia

Outro projeto previsto até 2030 é a modernização da Central Termelétrica U-1320, que entrou em operação junto com a refinaria, em 1961. O investimento previsto é de US\$ 153 milhões.

O projeto prevê a instalação de máquinas mais eficientes e de novos equi-

pamentos, entre eles uma turbina a gás, uma caldeira recuperadora e um turbo-gerador a vapor. Segundo a Petrobras, após a modernização, a Reduc deverá alcançar autossuficiência em energia elétrica e reduzir sua exposição a eventuais instabilidades do Sistema Interligado Nacional.

A modernização da U-1320 faz parte da carteira de investimentos do programa RefTOP, criado pela Petrobras para elevar a eficiência das refinarias e reduzir a intensidade das

emissões de gases de efeito estufa nas operações de refino.

A companhia também estuda instalar uma usina fotovoltaica na Reduc. O projeto prevê área total de 13 mil metros quadrados e capacidade de geração de 4,9 megawatts.

De acordo com a Petrobras, a instalação teria como objetivos reduzir gastos com energia elétrica, diminuir emissões de gases de efeito estufa e ampliar a geração de energia dentro da própria refinaria.

Divulgação



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

Rnest bate recordes em processamento e produção

A Refinaria Abreu e Lima (Rnest), em Pernambuco, registrou em agosto um novo recorde de carga processada na Unidade de Coqueamento Retardado (UCR). A média foi de aproximadamente 10.888 metros cúbicos por dia, acima dos 10.615 metros cúbicos diários registrados em se-

tembro de 2016, até então o maior volume alcançado pela unidade.

O aumento do processamento foi acompanhado por recordes na produção de gás liquefeito de petróleo (GLP), nafta petroquímica e coque verde de petróleo (CVP), segundo dados divulga-

dos pela Petrobras.

A produção de GLP chegou a 10.089 toneladas em agosto, volume cerca de 2,9% superior ao recorde anterior, registrado em maio deste ano.

No caso da nafta petroquímica, a refinaria produziu 99.912 metros cúbicos no mês, resultado aproxi-

madamente 19,7% superior à marca anterior, alcançada em janeiro de 2017.

A produção de coque verde de petróleo também atingiu o maior volume da série da refinaria, com 63.607,8 toneladas. O resultado ficou cerca de 7,4% acima do recorde anterior, registrado em

maio de 2026.

Segundo a Petrobras, os resultados foram obtidos a partir do aumento da carga processada e do desempenho operacional da refinaria. A companhia relaciona os volumes alcançados à ampliação da produção de derivados destinada ao atendimento do mercado.

MINERAÇÃO

Fusões e aquisições movimentam R\$ 47 bilhões na mineração

Setor registrou 14 operações no primeiro semestre, com forte alta no valor negociado em relação ao mesmo período do ano passado

Agência Minera Brasil
Estadão Conteúdo

O setor de mineração movimentou mais de R\$ 47 bilhões (US\$ 9,2 bilhões) em operações de fusões e aquisições (M&A) no Brasil entre janeiro e junho de 2026, segundo dados compilados pela KPMG. O valor representa um salto em relação aos cerca de R\$ 4 bilhões registrados no mesmo período de 2025. As informações são da Bnamericas.

Ao todo, foram realizadas 14 operações no primeiro semestre, contra nove

no mesmo período do ano passado. Apesar do aumento moderado no número de transações, a alta expressiva no valor movimentado foi impulsionada por negócios de maior porte.

“O mercado de mineração apresenta, no primeiro semestre, um movimento bastante diferente de outros segmentos: mesmo com um crescimento moderado no número de transações, o valor financeiro negociado avançou de forma expressiva. Isso indica que o resultado foi fortemente influenciado por operações de maior porte, evidenciando o apetite por ativos estratégicos e pela consolidação de posições em um setor relevante para a economia brasileira”, afirmou Paulo Guilherme Coimbra, sócio da KPMG.

Segundo Coimbra, o avanço do capital direcionado ao setor ocorre mesmo diante de um ambiente mais restritivo para investimentos de menor escala.

“O salto no valor movimentado, de cerca de R\$ 4 bilhões para mais de R\$ 47 bilhões, demonstra que o mercado está disposto a direcionar volumes significativos de capital para oportunidades consideradas estratégicas, ainda que o ambiente permaneça mais restritivo para investimentos de menor escala”, ressaltou.

Das 14 operações concluídas no primeiro semestre, duas foram domésticas, envolvendo empresas do mesmo país, enquanto 12 foram classificadas como cross-border, com empresas sediadas em países diferen-

tes e envolvendo operações e ativos.

Entre os principais negócios anunciados no período está a aquisição, pela Alcoa, de ativos de mineração e refino da South32, por aproximadamente R\$ 28,5 bilhões. A USA Rare Earth também adquiriu a Serra Verde de fundos como Denham Capital, Energy and Minerals Group e Vision Blue, em uma operação estimada em R\$ 14 bilhões.

Outro negócio foi realizado pela Votorantim Cimentos, que adquiriu do Grupo João Santos direitos minerários de uma jazida localizada em Ribeirão Grande, por R\$ 250 milhões.

Operações em andamento

O volume de operações

pode aumentar no segundo semestre, com negócios ainda em fase de conclusão e acordos anunciados preliminarmente que dependem da finalização das etapas necessárias.

Entre as transações em andamento está a aquisição da Bahia Mineração (Bamin), controlada pelo grupo Eurasian Resources Group (ERG), pela portuguesa Mota-Engil. A empresa europeia está envolvida na conclusão do negócio, que pode ampliar seu acesso a ativos de minério de ferro e à infraestrutura associada no Nordeste brasileiro.

Caso seja concluída, a aquisição dará à Mota-Engil acesso ao projeto Pedra de Ferro, na Bahia, cuja capacidade estimada é de 26 milhões de toneladas de minério de ferro por ano.

No segmento de lítio, a canadense Lithium Ionic concluiu recentemente a venda do projeto Salinas, no Brasil, para a australiana PLS Group Limited, em uma operação de US\$ 37,5 milhões.

Em agosto, a sueca Boliden AB também chegou a um acordo para adquirir a Nexa Resources, controlada pelo conglomerado brasileiro Votorantim S.A. A operação prevê uma mudança no controle de uma das principais produtoras de zinco das Américas, com ativos da companhia no Brasil e no Peru.

O mercado de terras raras também registrou movimentação. A Harvest Minerals, produtora brasileira de fertilizantes listada em Londres, firmou, em meados de julho, um acordo vinculante para adquirir 100% da Serra Verde Mineração Ltda., subsidiária integral da Union Star Metals Limited.

O negócio envolve um portfólio de oito projetos de terras raras em argilas iônicas, distribuídos por 27 áreas de exploração no Brasil.



Divulgação

A alta expressiva no valor movimentado no primeiro semestre deste ano (R\$ 47 bilhões ante R\$ 4 bilhões no mesmo período de 2025) foi impulsionada por negócios de maior porte

MINERAÇÃO

Terras raras da Bahia atraem atenção na China

Pesquisas da CBPM apresentadas em conferência internacional destacam teores elevados de térbio e disprósio encontrados no estado

Divulgação

Agência Minera Brasil
Estadão Conteúdo



A CBPM apresentou, no último dia 10, resultados de pesquisas minerais desenvolvidas no estado e despertou o interesse dos participantes quando o assunto chegou às terras raras

Não é tarefa simples chamar atenção para dados sobre mineração em uma conferência realizada na China. Menos ainda quando, na plateia, estão representantes de algumas das maiores empresas do setor no mundo. Mas foi o que aconteceu com a Bahia durante a 28ª Conferência e Exposição de Mineração da China, realizada de 10 a 12 deste mês, em Tianjin.

Em meio a delegações de mais de 70 países, a Companhia Baiana de Pesquisa Mineral (CBPM) apresentou, na quinta-feira (10), resultados de pesquisas minerais desenvolvidas no estado e despertou o interesse dos participantes quando o assunto chegou às terras raras.

Um dos dados apresentados ajuda a explicar o interesse. Áreas descobertas pela CBPM em novembro de 2023 revelaram não apenas potencial para terras raras,

mas teores expressivos de térbio e disprósio. Os dois elementos magnéticos são estratégicos para tecnologias de ponta e para cadeias industriais ligadas à transição energética.

Segundo os estudos da CBPM, os teores identificados chegam a ser três vezes superiores à média mundial. “Até os chineses abriram os olhos quando trouxemos essa informação durante a apresentação”, contou o presidente da CBPM, Henrique Carballal. “São áreas muito promissoras, não apenas pela presença de terras raras, mas

pelos altos teores de térbio e disprósio. Estamos falando de elementos magnéticos fundamentais para as novas tecnologias e para a transição energética”, emendou.

Para o presidente da CBPM, a presença da companhia na conferência internacional permitiu colocar à prova, diante de especialistas de diferentes países, o conhecimento geológico e o modelo de mineração responsável desenvolvidos pelo Estado da Bahia.

“Temos a oportunidade de apresentar iniciativas para o desenvolvimento da mine-

ração com muita qualidade técnica. Quero parabenizar os homens e mulheres da CBPM, que sabem aproveitar as ferramentas que a empresa proporciona para elevar cada vez mais a qualidade das pesquisas. Faço um reconhecimento especial ao nosso diretor técnico, Willame Centino, e a toda a equipe envolvida nesse trabalho”, disse.

Carballal também destacou a relevância de uma empresa pública baiana apresentar seus resultados em um ambiente que reuniu algumas das maiores companhias de mineração do mun-

do. “Estamos aqui ao lado de gigantes multibilionários do setor mineral e a CBPM consegue surpreender pela qualidade das informações apresentadas”, pontuou.

Bahia no mundo

A 28ª Conferência e Exposição de Mineração da China integrou a programação da Missão Internacional Brasil-China 2026, organizada pelo Ministério de Minas e Energia (MME) e pela Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil).

Carballal agradeceu ao ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, e ao secretário nacional de Geologia, Mineração e Transformação Mineral do MME, Anderson Arruda, pelo apoio à presença da Bahia na agenda.

“Foi um apoio fundamental para que a Bahia pudesse estar aqui com destaque. Estamos mostrando o trabalho dos nossos técnicos, trocando conhecimento e apresentando uma Bahia que tem muito a contribuir para as discussões sobre o futuro da mineração”, afirmou.

BRE produz primeiro concentrado de terras raras na Bahia

Planta-piloto de Camaçari conclui primeira etapa e avança para fase de processamento hidrometalúrgico

Agência Minera Brasil
Estadão Conteúdo

A Brazilian Rare Earths (BRE) produziu o primeiro concentrado de terras raras em sua planta-piloto de Camaçari, na Bahia. O resultado ocorreu após o comissionamento da primeira etapa da unidade, voltada ao beneficiamento do minério, e marca

o avanço dos trabalhos do estudo de pré-viabilidade (PFS) do projeto.

O anúncio foi feito nesta terça-feira (8). A empresa também garantiu R\$ 6,4 milhões em cofinanciamento do Senai Cimatec e de parceiros para a segunda etapa da planta, dedicada ao processamento hidrometalúrgico. O valor corresponde a cerca de 59% dos custos de capital e operação previstos para a fase, cuja entrada

em operação está planejada para o segundo trimestre de 2027.

A primeira etapa já produziu o primeiro concentrado de minerais de terras raras e permitirá à companhia realizar testes em maior escala para definir parâmetros de processamento, recuperação e concentração. Os resultados serão incorporados ao PFS e utilizados no desenvolvimento da futura unidade de processa-

mento em Camaçari.

“A produção do primeiro concentrado de minerais de terras raras na planta-piloto nos dá uma plataforma para testar opções de processamento em maior escala e gerar os dados necessários para as decisões de engenharia”, afirmou Bernardo da Veiga, CEO e diretor-executivo da BRE.

A segunda fase acrescentará etapas de extração e separação hidrometalúrgica

ao circuito. A previsão é produzir óxido de NdPr, concentrado de terras raras pesadas e yellowcake de urânio.

Equipamentos para a nova etapa devem chegar à unidade no quarto trimestre de 2026, com comissionamento previsto para o segundo trimestre de 2027. A BRE também pretende avaliar a recuperação de urânio, escândio, nióbio, titânio e tântalo como possíveis subprodutos do projeto.

AGROBUSINESS

Fiagros ampliam espaço no financiamento do agro

Ofertas somaram R\$ 5,8 bilhões até maio, alta de 226,9%, enquanto fundos ganham relevância como fonte complementar de capital privado

Engrenagens do Crescimento
Estadão Conteúdo

Historicamente, o financiamento do campo brasileiro esteve concentrado no crédito rural bancário, com forte presença de recursos direcionados e subsidiados pelo poder público. Operadas por bancos públicos e privados e por cooperativas de crédito, as linhas reunidas no Plano Safra continuam fundamentais para o setor. No entanto, o crescimento acelerado da produção agrícola no País ampliou a demanda por recursos além da disponibilidade de crédito subsidiado. Nesse cenário, instrumentos do mercado de capitais passaram a complementar as fontes tradicionais e a financiar a expansão, a modernização e a infraestrutura logística do agronegócio.

Essa transformação começou antes dos Fundos de Investimento nas Cadeias Produtivas Agroindustriais (Fiagros), com o avanço de instrumentos como a Cédula de Produto Rural (CPR), a Letra de Crédito do Agronegócio (LCA) e o Certificado de Recebíveis do Agronegócio (CRA). Criados em 2021, os Fiagros representaram uma nova etapa desse movimento. Inspirados nos fundos de investimento imobiliário, eles ampliaram a conexão entre diferentes perfis de investidores e as cadeias produtivas do campo.

Na prática, os Fiagros captam recursos de investidores para aplicá-los em ativos relacionados ao agronegócio. Dependendo da política de cada fundo, as carteiras podem incluir títulos e direitos creditórios, imóveis rurais e participa-

ções em empresas do setor. Dessa forma, os recursos podem chegar a diferentes etapas da cadeia, como aquisição de insumos e maquinários, financiamento da produção, compra de terras e construção de estruturas de armazenamento.

A origem dos rendimentos varia conforme a estratégia de cada fundo. Nos Fiagros voltados ao crédito, os recursos vêm principalmente da remuneração de títulos e direitos creditórios. As estratégias imobiliárias podem gerar receitas com arrendamento, locação ou venda de propriedades rurais, enquanto os fundos que investem em empresas do setor podem receber dividendos e se beneficiar da valorização dessas participações.

É nesse segmento que atua o Patria, gestor de dois

Fiagros voltados ao crédito: o Patria Crédito Agrícola (PAAG11) e o Patria Crédito Agro (PLCA11). Os fundos concentram sua estratégia em operações de securitização e dívida corporativa de empresas das cadeias do agronegócio, exemplificando como os recursos dos investidores podem ser direcionados ao financiamento privado do setor.

Para o investidor individual, um dos atrativos é a possibilidade de isenção de Imposto de Renda sobre os rendimentos distribuídos, desde que sejam cumpridos os requisitos legais. Entre as condições, o fundo precisa ter ao menos 100 cotistas, e a pessoa física não pode possuir 10% ou mais das cotas nem ter direito a 10% ou mais dos rendimentos. Muitos Fiagros de crédito também mantêm títulos remu-

nerados por índices como o CDI ou o IPCA, embora a composição e o desempenho dependam da estratégia de cada carteira.

Em poucos anos, a classe alcançou patrimônio de dezenas de bilhões de reais e atraiu milhares de investidores. Parte desses fundos tem cotas negociadas na bolsa de valores, o que facilitou o acesso das pessoas físicas a ativos ligados ao agronegócio.

Para produtores rurais e agroindústrias, o mercado de capitais ampliou a disponibilidade de recursos e permitiu a criação de operações com prazos e condições adaptados aos ciclos das safras e da pecuária. O acesso, entretanto, depende das características de cada emissão e das condições do mercado.

A captação também

pode exigir dos emissores e devedores padrões mais rigorosos de governança, transparência contábil e conformidade socioambiental, critérios considerados na análise dos ativos que integram as carteiras dos fundos.

Ofertas crescem

Com o amadurecimento dessa classe de ativos, os Fiagros ganharam espaço como fonte complementar de capital privado para o agronegócio brasileiro. À medida que o setor avança em direção à agricultura de precisão e exige mais recursos para infraestrutura e sustentabilidade, o mercado de capitais amplia sua participação no financiamento do campo.

Dados da Anbima mostram que as ofertas de Fiagros somaram R\$ 5,8 bilhões entre janeiro e maio de 2026, aumento de 226,9% em relação ao mesmo período do ano anterior. O crescimento foi impulsionado principalmente pelas operações registradas em maio, que movimentaram R\$ 1,8 bilhão.

O indicador não deve ser confundido com a captação líquida dos fundos, que representa a diferença entre aplicações e resgates. Em 2025, os Fiagros registraram captação líquida positiva de R\$ 9,1 bilhões e encerraram o ano com patrimônio de R\$ 21,6 bilhões.

A Resolução CVM nº 214, aprovada em setembro de 2024 e em vigor desde março de 2025, estabeleceu uma regulamentação específica para os Fiagros. Entre os avanços, a norma abriu espaço para carteiras diversificadas, capazes de combinar diferentes categorias de ativos relacionados às cadeias produtivas do agronegócio.

Como os Fiagros financiam o agro

Fundos conectam investidores a diferentes ativos das cadeias produtivas

Os recursos chegam ao setor por crédito, imóveis rurais e participações em empresas.

1. UMA PONTE ENTRE CAPITAL E PRODUÇÃO



2. TRÊS CAMINHOS PARA OS RECURSOS



3. FIAGROS EM NÚMEROS



Fonte: Anbima

INOVAÇÃO & TECNOLOGIA

Data center do TikTok no Pecém enfrenta pedido de paralisação

Ação do MPF e da DPU questiona o licenciamento e pede novas exigências antes do início da operação do empreendimento no Ceará

Divulgação

Estadão Conteúdo
Da Redação

O Ministério Público Federal (MPF) e a Defensoria Pública da União (DPU) ajuizaram uma Ação Civil Pública (ACP) para impedir, por enquanto, o início da operação do Data Center Pecém, em construção no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), no Ceará. As instituições condicionam o funcionamento do empreendimento à realização de consulta prévia ao povo indígena Anacé e à elaboração de Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/Rima).

O data center será ocupado pelo TikTok e construído pela Omnia, empresa do grupo Pátria Investimentos, em parceria com a Casa dos Ventos. O projeto tem investimentos previstos da ordem de R\$ 200 bilhões até 2035 e está sendo implantado na Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Ceará.

A ação também pede que a Superintendência Estadual do Meio Ambiente (Semace) não emita a licença de operação nem qualquer outro ato que permita o funcionamento do empreendimento até que as exigências apontadas pelo MPF e pela DPU sejam atendidas.

Entre as medidas solicitadas estão o monitoramento dos efeitos sobre os recursos hídricos, o sistema elétrico, o nível de ruído e as comunidades do entorno. Segundo informações reunidas na ação, o Data Center



O data center a ser implantado na ZPE do Ceará será ocupado pelo TikTok e construído pela Omnia, empresa do grupo Pátria Investimentos, em parceria com a Casa dos Ventos

Pecém ocupará cerca de 70 hectares e terá duas edificações principais, estruturas de apoio, 120 geradores a diesel, estação de tratamento de esgoto, subestação elétrica e captação de água subterrânea para resfriamento. A potência instalada projetada chega a 300 megawatts (MW).

A ACP pede ainda testes de bombeamento com acompanhamento de poços vizinhos para avaliar os efeitos da retirada de água subterrânea e a criação de um programa integrado para monitorar os impactos hídricos e energéticos do data center em conjunto com outros empreendimentos instalados no CIPP. As instituições também requerem a divulgação periódica de indicadores de consumo de água e energia e de geração de ruído, além de pareceres do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) antes

da conexão à rede elétrica.

Licenciamento

O principal questionamento do MPF e da DPU está relacionado ao enquadramento adotado no processo de licenciamento ambiental. Segundo as instituições, o empreendimento foi classificado como de baixo ou médio impacto, permitindo que o procedimento fosse baseado em um Relatório Ambiental Simplificado (RAS), sem exigência de EIA/Rima.

Para os autores da ação, as dimensões e características do projeto justificariam uma avaliação ambiental mais abrangente. As instituições afirmam buscar um “licenciamento corretivo controlado”, com a correção das lacunas apontadas antes da entrada em operação.

A discussão não começou com a ação judicial. Em maio, MPF e DPU já haviam

encaminhado recomendação conjunta à Semace e à Omnia pedindo adequações no processo, citando a elevada demanda de água e energia, o funcionamento contínuo, a utilização de geradores a diesel e os possíveis impactos cumulativos.

Em julho, DPU e outras instituições do Sistema de Justiça também se manifestaram sobre um projeto de lei estadual que estabelece regras específicas para o licenciamento ambiental de data centers e sistemas de armazenamento de energia por baterias no Ceará.

Consulta indígena

Outro ponto central da ACP é a situação do povo Anacé. MPF e DPU sustentam que reuniões informativas realizadas ao longo do processo não substituem a consulta prévia, livre e informada às comunidades indígenas po-

tencialmente afetadas.

As instituições pedem ainda a criação de canais de comunicação, denúncia e reparação compatíveis com o modo de vida das comunidades e inseridos no processo de licenciamento.

A ação foi inicialmente proposta contra a Omnia e a Semace. Após despacho judicial, o Estado do Ceará e o município de Caucaia também foram incluídos no polo passivo do processo.

Posição da empresa

A Omnia afirmou que o licenciamento ambiental segue o procedimento conduzido pela Semace e defendeu a regularidade técnica e jurídica do projeto.

Segundo a companhia, o empreendimento possui as licenças e autorizações ambientais necessárias para as atividades em execução. A empresa declarou ainda que mantém diálogo com órgãos públicos e comunidades da região e informou que ainda não havia sido formalmente citada na ação.

A Omnia acrescentou que apresentará sua manifestação após a citação e afirmou estar confiante na regularidade do empreendimento.

Projeto bilionário

O Governo do Ceará estima em R\$ 200 bilhões o investimento associado ao projeto ligado ao TikTok e o apresenta como o primeiro empreendimento desse porte da companhia na América Latina. A estimativa oficial é de geração de mais de 4 mil empregos temporários e permanentes durante as etapas de construção e operação.



O setor portuário e logístico reúne novas oportunidades de trabalho nesta semana em diferentes estados do país. As vagas incluem áreas de operações portuárias, transporte, logística, movimentação de cargas, frota e comércio exterior.

REGIÃO NORTE

► *Ensino não informado*

OPERADOR DE PONTE ROLANTE

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

► *Ensino Médio completo*

CONFERENTE DE CARGA E DESCARGA

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

REGIÃO NORDESTE

► *Ensino não informado*

Vagas movimentam mercado de trabalho nos setores portuário e logístico

SUPERVISOR DE OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

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

► *Ensino médio completo*

AUXILIAR DE LOGÍSTICA

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

REGIÃO CENTRO-OESTE

► *Ensino Médio completo*

AUXILIAR OPERACIONAL

Empresa: Ma Silva Consultoria
Cidade: Cuiabá -MT

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

MOTORISTA

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

REGIÃO SUDESTE

► *Ensino não informado*

ANALISTA DE FROTA

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

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

► *Ensino Superior completo*

ANALISTA DE COMÉRCIO EXTERIOR

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

REGIÃO SUL

► *Ensino Superior completo*

CONTROLADOR DE LOGÍSTICA

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

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

► *Ensino não informado*

SUPERVISOR OPERACIONAL

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



HUDSON CARVALHO

Diretor-executivo da BE Executive Academy, consultor em Estratégia de Gestão de Pessoas e especialista em liderança, cultura organizacional e desenvolvimento executivo
opinioao@portalbenews.com.br | elaboreonline@gmail.com

GESTÃO

O futuro não respeita favoritos

A vitória improvável de Buster Douglas e a urgência de reinventar-se

“Eu, caçador de mim...”
Luiz Carlos Sá e Sérgio Magrão, autores da canção eternizada, em 1981, na voz de Milton Nascimento

A data é 11 de fevereiro de 1990. O local Tokyo Dome, no Japão. No centro da arena, sobe ao ringue Mike Tyson, para defender o título mundial dos pesos-pesados. Aos 23 anos, invicto: 37 vitórias, 33 por nocaute. Indestrutível.

Do outro lado James “Buster” Douglas, 29 vitórias, quatro derrotas, um empate e uma luta sem resultado. Bom boxeador, mas longe de ser considerado uma ameaça real ao campeão. As apostas chegaram a apontá-lo como azarão na proporção de 42 para 1. Vencer era inconcebível.

Havia, porém, um dado que não aparecia nas estatísticas. Vinte e três dias antes da luta, Lula Pearl, mãe de Douglas, morreu após sofrer um derrame. Era uma das pessoas que mais acreditavam em seu potencial. Douglas poderia ter desistido. Poderia entrar no ringue apenas para cumprir o contrato. Poderia aceitar o roteiro inevitável. Mas decidiu lutar.

Durante boa parte do combate, controlou Tyson com movimentação, inteligência e golpes precisos. No oitavo assalto, recebeu um forte golpe e caiu. Tudo parecia voltar ao roteiro previsto.

Douglas, porém, levantou-se. Dois assaltos depois, derrubou Mike Tyson pela primeira vez em sua carreira profissional. O campeão não conseguiu se levantar a tempo.

No décimo assalto, 1 minuto e 22 segundos, Buster Douglas tornou-se campeão mundial dos pesos-pesados.

É tentador dizer: Ele venceu porque acreditou em si mesmo!

Mas, acreditar, apenas, não derruba campeões. A confiança e a preparação permitiram que continuasse lutando.

Douglas não venceu apenas pela força emocional produzida pelo luto ou pelo desejo de honrar a memória da mãe. Venceu porque compreendeu o adversário, estabeleceu uma estratégia e conseguiu executá-la sob enorme pressão.

Sua força interior encontrou correspondência em sua competência técnica. Nesse ponto a história ultrapassa o boxe.

Todos enfrentamos adversários que parecem maiores do que nós: mudança de carreira, transformação tecnológica, obsolescência profissional ou perda de espaço no mercado. Outras vezes, permanecem dentro de nós: medo, acomodação, insegurança e a perigosa convicção de que aquilo que sabemos continuará sendo suficiente.

Ser “caçador de mim” é procurar dentro de si a coragem necessária para avançar. Mas essa segue a trilha da disciplina.

No mundo profissional, isso significa aprendizagem contínua, qualificação profissional e capacidade de reinventar-se.

Barbara Oakley passou parte da juventude convencida de que não possuía aptidão para matemática e ciências. Escolheu inicialmente as línguas, aprendeu russo e serviu como oficial do Exército dos Estados Unidos. Ao trabalhar com equipamentos de comunicação, percebeu que a falta de conhecimentos técnicos limitava suas possibilidades. Decidiu estudar aquilo que considerava sua maior fraqueza.

Formou-se em Engenharia Elétrica, fez mestrado e doutorado e tornou-se professora e pesquisadora. Mais tarde, ajudaria milhões de pessoas por meio do curso Learning How to Learn.

Buster Douglas levantou-se durante uma luta. Barbara Oakley levantou-se diante de uma crença limitante.

Em ambos os casos, acreditar foi apenas o começo.

A transformação exigiu preparação.

É isso que significa lifelong learning: compreender que aprender não é uma etapa anterior à vida profissional, mas parte permanente dela. A qualificação profissional não pode ser uma reação tardia ao medo. Precisa integrar a rotina de quem pretende continuar relevante.

O Future of Jobs Report 2025, do World Economic Forum, estima que 39% das competências atualmente exigidas no trabalho deverão mudar ou tornar-se ultrapassadas até 2030. O relatório também aponta que, em cada grupo de 100 trabalhadores, 59 precisarão de treinamento, upskilling ou reskilling. Entre as competências que ganham importância estão inteligência artificial, big data, pensamento analítico, criatividade, resiliência, liderança e colaboração.

Não se trata apenas de aprender novas tecnologias, mas também e reaprender a pensar, liderar e decidir.

Essa realidade é especialmente importante para os líderes da infraestrutura brasileira. Portos, rodovias, ferrovias, aeroportos, aviação, energia, saneamento, mineração e telecomunicações sustentam o desenvolvimento econômico e social. Seus ativos são projetados para durar muitos anos, mas as tecnologias, os modelos de negócio, as relações de trabalho e as exigências da sociedade mudam em velocidade crescente.

Por isso, os executivos da infraestrutura precisam permanecer no estado da arte não apenas da tecnologia, mas também da liderança e do comportamento humano. Precisam compreender as transformações que alteram seus setores e, simultaneamente, saber construir confiança, negociar interesses, administrar conflitos e tomar decisões em ambientes cada vez mais complexos.

Na infraestrutura, conhecimento desatualizado não representa somente uma limitação individual. Pode produzir decisões equivocadas, comprometer recursos públicos e privados e retardar o desenvolvimento do País.

Os ativos da infraestrutura podem durar décadas. O conhecimento de quem os dirige, não.

Quem lidera setores que constroem o futuro não pode administrar o presente com o conhecimento de ontem.

É essa convicção que orienta a criação da BE Executive Academy, estruturada sobre três pilares: aprendizado de alto nível, aplicação imediata do conhecimento e networking de qualidade.

Porque a formação executiva não se completa quando alguém simplesmente aprende algo novo. Ela ganha sentido quando o conhecimento transforma decisões, melhora resultados e aproxima pessoas capazes de construir, juntas, novas possibilidades.

Cada época escolhe seus campeões invencíveis. Hoje, eles podem se chamar inteligência artificial, transformação digital, mudança geracional ou obsolescência profissional.

Buster Douglas não entrou no ringue apenas para enfrentar Mike Tyson.

Entrou como caçador de si mesmo.

O futuro não respeita favoritos. Respeita quem encontra coragem para se levantar — e humildade para continuar aprendendo.

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

JUSTIÇA

Dino vê referência a Frias como líder de ‘arquitetura criminosa’

Ao retirar o sigilo da investigação sobre o filme Dark Horse, ministro disse que inquérito indica desvio de emendas parlamentares em São Paulo e menciona até ligação com o PCC

Estadão Conteúdo

Ao retirar o sigilo da investigação sobre o filme Dark Horse, em decisão tomada neste domingo, o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Flávio Dino considerou que no curso da investigação “se fortalece a hipótese de imbricação indissociável em um sofisticado esquema de destinação e desvio de recursos públicos, com destaque para emendas parlamentares federais e para a prefeitura de São Paulo”.

Segundo ele, essa organização alcançaria, inclusive, vínculos com a facção Primeiro Comando da Capital (PCC), com “alusão reiterada, no itinerário delituoso”, ao deputado federal Mário Frias (PL-SP), que, para os investigadores, ocuparia um papel de liderança na suposta arquitetura criminosa.

Frias é roteirista e produtor-executivo do filme “Dark Horse”, que conta a história do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL). O parlamentar foi alvo de busca

e apreensão da Polícia Federal (PF) na última quinta-feira, 10. O deputado nega irregularidades.

“Ao receber neste sábado e analisar o material oriundo da Vara Estadual das Garantias de Organizações Criminosas e Lavagem de Bens, Direitos e Valores do Foro Central Criminal Barra Funda - Comarca de São Paulo, corroboro o acerto do requerimento da Polícia Federal, ao delinear a

conexão por mim reconhecida”, escreveu Dino.

O magistrado também defendeu que todas as investigações devem ser publicizadas, dado que proprietários de bancos, políticos e magistrados figuram como suspeitos em um conjunto de procedimentos. No despacho, Dino também citou uma decisão do ministro André Mendonça, que levantou o sigilo de outros procedimentos relaciona-

dos ao Banco Master, após pedido do presidente do STF, Edson Fachin.

Ainda em sua decisão, Dino determinou que a Secretaria de Segurança do Estado de São Paulo entregue à PF todo o material bruto extraído dos celulares das pessoas físicas e jurídicas investigadas. Além disso, ele ordenou que todos os aparelhos celulares, computadores e demais documentos sejam transferidos à

custódia da PF, cabendo ao diretor-geral da corporação, Andrei Rodrigues, adotar as diligências cabíveis junto às autoridades estaduais para cumprimento imediato.

Investigação

É investigado uso de dinheiro do Banco Master para custeio de Dark Horse, com dois procedimentos que apuram a possível destinação de recursos públicos na obra. Um deles diz respeito ao contrato de R\$ 108 milhões entre a Prefeitura de São Paulo e a ONG Instituto Conhecer Brasil (ICB) para instalar pontos de Wifi na periferia da capital.

A entidade tem Karina Gama, sócia da GoUp, como representante. Desde a última quinta-feira, a apuração, até então conduzida pela Polícia Civil de São Paulo, tramita com o ministro do STF Flávio Dino.

O outro inquérito, que também está sob a alçada do magistrado, faz referência a emendas parlamentares enviadas por deputados federais ao ICB. A suspeita é que os recursos tenham ido parar na GoUp por meio de triangulação com empresas intermediárias. Também na quinta-feira, 49 mandados de busca e apreensão foram cumpridos no âmbito dessa investigação.



O deputado federal Mário Frias (PL-SP) foi alvo de busca e apreensão da Polícia Federal (PF) na última semana

Ministro autoriza relatórios do Coaf

Ao retirar o sigilo da investigação da Polícia Civil de São Paulo sobre o filme “Dark Horse”, o ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF), também autorizou que o Conselho de Controle de Atividades Financeiras (Coaf) produza relatórios financeiros sobre a produtora do longa-metragem, Karina da Gama, e sobre a ONG

da qual ela é presidente, o Instituto Conhecer Brasil (ICB).

Os policiais vinham solicitando a quebra de sigilo desde maio, mas os pedidos não foram autorizados pela Justiça paulista.

A Polícia Civil de São Paulo pediu informações financeiras sobre Karina e o ICB contemplando a pesquisa desde junho de 2024,

quando a entidade assinou um contrato com a Prefeitura de São Paulo para a instalação de pontos de Wifi livre em comunidades de baixa renda da capital paulista. Segundo as investigações, há suspeitas de que recursos públicos tenham sido desviados para a produção do longa-metragem inspirado na vida de Jair Bolsonaro.

A Justiça de São Paulo não autorizou a quebra de sigilo sobre Karina e a ONG. Em decisão do final de agosto, o juiz Nelson Augusto Bernardes afirmou que, para autorizar a produção dos relatórios, eram necessárias mais informações sobre o objeto da investigação. A polícia prestou os esclarecimentos, mas a Justiça de São

Paulo não voltou a analisar o pedido.

O Coaf já produziu relatórios de inteligência sobre Karina da Gama no bojo de uma investigação da Polícia Federal sobre o desvio de recursos públicos para a produção de “Dark Horse”. Com a decisão de Dino, os dados poderão ser compartilhados com o inquérito da polícia paulista.

Acesso ao celular de Vorcaro vai tumultuar sessão, diz Mendonça

Ministro acredita que a liberação a seu colegas de todos os dados do aparelho do ex-banqueiro pode atrapalhar “julgamento” que vai decidir se Moraes será investigado

Alejandro Zambrana / STF

Agência Brasil

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça afirmou, neste domingo (13), que disponibilizar aos colegas de Corte todos os dados do telefone celular do ex-banqueiro Daniel Vorcaro contribuiria para “tumultuar o julgamento” marcado para a próxima terça-feira (15) e colocar as investigações em risco.

Na data, a Corte terá uma sessão plenária extraordinária para decidir sobre a abertura de uma possível investigação a respeito de supostas relações do ministro Alexandre de Moraes com o ex-banqueiro.

Segundo o ministro Mendonça, “todo o material utilizado para o julgamento” do dia 15 já está disponível aos ministros. Por outro lado, ele questionou a pertinência de revelar a todos os ministros todo o conteúdo extraído do telefone do ex-dono do Banco Master.

“A inserção de elementos adicionais, que não constam dos autos até o



Segundo Mendonça, “todo o material utilizado para o julgamento” do dia 15 já está disponível aos ministros

presente momento, o que inclui a abertura de todas as informações contidas no celular do senhor Daniel Vorcaro, somente contribuiria para tumultuar o julgamento, bem como colocaria em risco todo o seguimento e êxito das investigações, dando ensejo à suscitação de questionamentos de toda ordem, para desviar o feito especificamente apregoadado para julgamento de

seu caminho natural”, disse Mendonça em despacho publicado hoje.

O posicionamento de Mendonça veio como resposta a uma demanda de outros ministros para ter acesso à íntegra dos dados encontrados no aparelho do dono do Banco Master. Os ministros Alexandre de Moraes e Cristiano Zanin já manifestaram interesse em receber esses dados.

Zanin pede celular

A Polícia Federal informou ao presidente do STF, ministro Edson Fachin, que os dados extraídos do telefone celular do ex-banqueiro Daniel Vorcaro estão preservados, sob a guarda da instituição.

A PF informou que está de posse do aparelho e do material original extraído dele, com lacres íntegros

e com os mecanismos de verificação de integridade digital.

Acrescentou ainda que tem “plenas condições técnicas” para encaminhar cópia idêntica dos dados a todos os ministros que a solicitaram. Alexandre de Moraes e Cristiano Zanin já manifestaram interesse em receber a íntegra desses dados.

Diante disso, Zanin determinou à PF que entregasse a seu gabinete, até às 23h, uma cópia da mídia presente no celular de Daniel Vorcaro, ex-dono do Banco Master. Segundo o magistrado, o objetivo da medida é instruir o julgamento do processo sobre as conversas entre o banqueiro e o ministro Alexandre de Moraes, marcado para terça-feira, 15.

Em ofício encaminhado ao diretor-geral da PF, Andrei Rodrigues, Zanin lista uma série de justificativas para a medida, os chamados “considerandos”, como a informação prestada pela própria corporação neste domingo de que pode fornecer os dados aos demais ministros da Corte, assim como já fez com o relator do inquérito do Master, ministro André Mendonça, que guarda cópia integral do material em seu gabinete.

Defesa pede preservação de dados íntimos

Estadão Conteúdo

A defesa de Daniel Vorcaro, ex-dono do Banco Master, pediu ao presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), ministro Edson Fachin, que filtre o material apreendido pela Polícia Federal (PF) no celular do

banqueiro antes de torná-lo público.

No documento, protocolado na noite de sábado, 12, os advogados Sérgio Leonardo e Engels Muniz mencionam o vazamento de mensagens íntimas de Vorcaro com sua então namorada, Martha Graeff, como justificativa para o pedido.

“A experiência demonstra que o risco de exposição indevida não é meramente hipotético e recomenda que

a abertura dos autos seja implementada de modo a conciliar a publicidade processual com a preservação de direitos fundamentais tutelados pela Constituição Federal”, afirmam.

Entre os conteúdos que a defesa quer preservar estão imagens e informações sobre familiares, especialmente os filhos de Vorcaro, além de conversas e documentos protegidos pelo sigilo profissional, inclusive

comunicações com seus advogados. A defesa argumenta que a publicidade processual não pode resultar na exposição de informações privadas sem interesse investigativo

O pedido foi feito após Fachin assumir a relatoria do julgamento sobre as conversas entre Vorcaro e Alexandre de Moraes, marcado para terça-feira, 15. Fachin determinou que a sessão plenária extraordinária vai

se restringir à decisão sobre investigar ou arquivar a apuração das mensagens trocadas entre o banqueiro Daniel Vorcaro e o ministro Alexandre de Moraes.

Já o julgamento sobre suposto crime de responsabilidade e abuso de autoridade atribuído ao ministro André Mendonça, que levantou o sigilo das mensagens após reportagens do Estadão, ficará para 23 de setembro.

INTERNACIONAL

Após passagem de autoridades na Ucrânia, drone russo atinge trem

Operadora ferroviária ucraniana disse que o provável alvo da Rússia era outra composição, que levava os ex-primeiros-ministros do Reino Unido e da Suécia em visita ao país

Reprodução / Redes Sociais

Estadão Conteúdo

Um drone russo atingiu um trem perto da fronteira entre a Ucrânia e a Polônia neste domingo, 13, logo após a passagem de autoridades de alto escalão em visita ao país - incluindo os ex-primeiros-ministros do Reino Unido e da Suécia -, informou a operadora ferroviária estatal da Ucrânia.

De acordo com a Ukrzaliznytsia, um trem diplomático que transportava Boris Johnson, Carl Bildt e conselheiros de segurança de vários países da União Europeia saiu antecipadamente da estação de Yahodyn por medida de precaução. Os visitantes estavam voltando de uma conferência de segurança em Kiev.

“É altamente provável que o alvo pretendido pelo drone russo fosse, na verdade, o trem diplomático, que havia partido da estação antes do horário



O trem foi evacuado à medida que o drone russo se aproximava e ninguém ficou ferido, mas o alvo era outro

previsto”, disse a empresa em uma publicação no Telegram.

“Este não era o nosso trem, mas o que vinha apenas alguns minutos atrás de nós na travessia da fronteira polonesa”, disse Bildt. “Ele foi evacuado à medida que o drone russo se aproximava e ninguém ficou ferido. Um sistema de segurança muito bom. O nosso trem recebeu apenas um alerta de evacuação.”

Bildt, Johnson e os demais passageiros estiveram em Kiev para a conferência

Yalta European Strategy, um encontro anual de líderes e especialistas das áreas de política, negócios, segurança e mídia.

Outro trem, com o ex-diretor da CIA David Petraeus a bordo, ainda estava na estação de Yahodyn quando o drone atingiu o local, segundo a Ukrzaliznytsia.

Não houve relatos imediatos de vítimas em nenhum dos trens.

A Ukrzaliznytsia afirmou que “ajusta constantemente os horários dos

trens” para se proteger contra ataques.

“Não sei que lógica deturpada levou Putin a explodir uma locomotiva ucraniana parada na fronteira polonesa esta manhã”, escreveu Johnson em uma publicação no X.

“O que podemos dizer com certeza é que este é o tipo de ataque aleatório e insensato que os ucranianos enfrentam todos os dias - inclusive em ferrovias civis”, acrescentou.

Mais cedo no domingo, um drone russo atingiu um

caminhão a menos de 1,6 km do território polonês, segundo guardas de fronteira, forçando o fechamento temporário da travessia de Yahodyn-Dorohusk.

Outros ataques

Outros ataques cruzados com ondas de drones entre a Rússia e a Ucrânia deixaram civis mortos e feridos durante a noite deste domingo, 13, pelo horário local, informaram autoridades de ambos os países. A Ucrânia atingiu instalações petrolíferas russas, enquanto Moscou voltou a bombardear o principal hub portuário ucraniano no Mar Negro.

Na Rússia, dois civis morreram e 14 ficaram feridos na cidade de Nizhnekamsk, no Tartaristão, após um drone ucraniano atingir uma árvore próxima a um veículo estacionado, segundo o gabinete do chefe regional Rustam Minnikhanov. O ataque provocou um incêndio em uma empresa da cidade, conhecida por abrigar um grande polo de refinarias de petróleo e plantas petroquímicas.

Trump minimiza apelos para frear IA

Em resposta ao pedido de big techs, presidente diz que EUA não podem ficar atrás da China

Estadão Conteúdo

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, minimizou neste domingo, 13, os apontamentos de líderes de big techs sobre a necessidade de desacelerar o desenvolvimento da inteligência artificial (IA). Trump

frisou que Washington não pode arriscar perder sua vantagem sobre a China na disputa global pela tecnologia.

Questionado sobre os alertas recentes de executivos do setor, Trump reconheceu que podem ser necessárias algumas regras, mas evitou defender uma pausa no avanço dos modelos. “Podemos colocar barreiras de proteção, podemos fazer isso e aquilo”,

disse. Segundo ele, porém, há “forças negativas” levantando cenários que “não vão acontecer”. “Quem vencer em IA, vence em tudo”, acrescentou.

A fala ocorre um dia depois de o CEO da Anthropic, Dario Amodei, defender uma desaceleração da indústria para permitir que medidas de segurança acompanhem o avanço dos sistemas. Sam Altman, da OpenAI, e Elon Musk, da

SpaceXAI, endossaram publicamente partes do alerta.

Trump afirmou que os EUA estão à frente da China em IA e que quer “manter assim”. O tema deve estar entre os assuntos da reunião prevista para este mês entre Trump e o presidente chinês, Xi Jinping. Na Casa Branca, o diretor do Conselho Econômico Nacional, Kevin Hassett, disse esperar reuniões nesta semana entre autoridades responsá-

veis por política cibernética, ciência e tecnologia para discutir próximos passos.

O presidente da Câmara, Mike Johnson, também defendeu “algumas barreiras” de segurança, mas alertou que perder a liderança para a China representaria ameaça à segurança nacional. Já o líder democrata na Câmara, Hakeem Jeffries, defendeu ação mais rápida do Congresso para “desacelerar” a IA.