



portalbenews.com.br

INSIGHT Rodrigo Paiva:
reforma tributária pode
tirar transbordo dos portos
brasileiros ▶ **p3**



OPINIÃO Bayard Umbuzeiro
Neto: o futuro do Porto de
Santos passa pelo retroporto
▶ **p13**



Divulgação



Evento em Foz do Iguaçu discute corredores de transporte, competitividade, indústria offshore e sustentabilidade ▶ **p15**

Divulgação



Lula sanciona sem vetos política de minerais críticos

▶ **p16**

SUAPE APM suspende cobranças após bloqueio de acesso ao porto ▶ **p9**

ITAJAÍ Complexo contrata monitoramento 24h do acesso aquaviário ▶ **p11**

NAVEGA JOVEM Primeira turma diploma novos talentos para o setor portuário ▶ **p12**

EDITORIAL

Santos: a necessidade de integração na formação de um smart port

A Autoridade Portuária de Santos (APS) vem construindo, iniciativa por iniciativa, a arquitetura digital de um smart port, um complexo portuário inteligente. O sistema VTMISS, contratado em agosto por R\$ 88,99 milhões, acompanhará em tempo real o movimento de embarcações desde as áreas de fundeio até os terminais e compartilhará dados com a Polícia Federal, a Marinha (representada pela Capitania dos Portos de São Paulo) e Receita Federal. O Porto + Seguro, com R\$ 62 milhões em investimentos, integra reconhecimento facial, monitoramento de veículos, semáforos inteligentes e 1.260 câmeras com inteligência artificial. A rede 5G privada, cuja instalação começou em agosto com investimento de R\$ 31 milhões, fornecerá a infraestrutura de conectividade que as demais soluções precisam para operar, com a latência que aplicações em tempo real exigem. E agora o Vanguard, desenvolvido pela startup Data Overseas, adiciona visão computacional para identificar resíduos no ambiente portuário — plásticos, metais, óleos — contribuindo para a fiscalização ambiental que antes dependia inteiramente de equipes humanas em campo. Cada um desses projetos é correto individualmente. O desafio que a APS enfrenta, agora, é o que todo gestor de infraestrutura digital encontra após a fase de projetos isolados: a integração.

O problema da integração não é tecnológico, mas de governança de dados. O VTMISS produzirá imagens e informações do tráfego aquaviário, um dos mais intensos da costa brasileira. O Porto + Seguro vai gerar dados de reconhecimento facial e movimentação de veículos. O Vanguard terá alertas de resíduos georreferenciados. A rede 5G transportará todos esses dados. Mas para que um centro operacional único da APS consiga usar esses dados de forma combinada, identificando, por exemplo, um navio suspeito que atracou numa área com movimentação de veículos fora do padrão, próxima a um ponto de descarte irregular identificado pelo Vanguard, é necessário que os sistemas compartilhem ontologia de dados, protocolos de comunicação e regras de acesso que raramente são definidos quando cada projeto é contratado separadamente. A própria APS reconhece que o uso de inteligência artificial (IA) ainda é “limitado” e que a incorporação será “gradual”, o que é honestidade correta sobre o estágio atual, e que também sinaliza que o caminho entre ter os sistemas e tê-los integrados é mais longo do que os anúncios individuais sugerem.

O projeto-piloto do Vanguard merece atenção específica porque representa uma categoria de aplicação de IA que raramente aparece no debate sobre smart ports: a fiscalização ambiental automatizada. Portos são ambientes de alta geração de resíduos, como embalagens de carga, emissões geradas pela queima de combustíveis, detritos de embarcações, e a fiscalização manual tem limitações óbvias de cobertura e de horário. Um sistema que identifica e georreferencia resíduos em tempo real não apenas amplia a capacidade das equipes de fiscalização, cria um registro histórico que permite identificar padrões — áreas, horários e tipos de operação que geram mais resíduos, por exemplo — e antecipar intervenções. Se integrado ao sistema de gestão ambiental do Porto + Seguro e aos dados do VTMISS sobre movimentação de embarcações, o Vanguard pode eventualmente correlacionar descarte irregular com operações específicas, o que transforma fiscalização reativa em fiscalização preditiva.

A APS está fazendo o que precisa ser feito: investindo em digitalização com projetos concretos, fornecedores identificados e cronogramas específicos. O que o Ministério de Portos e Aeroportos, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a própria APS precisam, agora, é garantir que a arquitetura de dados que conecta esses projetos seja definida antes que os sistemas estejam todos operacionais e a integração se torne tecnicamente mais cara e operacionalmente mais disruptiva. A lição dos smart ports mais avançados do mundo, como Roterdã, Singapura e Hamburgo, é que a transformação digital de um porto não é analisada a partir da soma de projetos individuais bem-sucedidos. Sua importância está relacionada à criação de uma plataforma de dados que faz com que o valor de cada sistema seja amplificado pelos dados dos outros. Santos tem os componentes. O que ainda não tem é a plataforma que os integra. E essa decisão precisa ser tomada agora, enquanto os sistemas ainda estão sendo implantados.

A informação da APS sobre a incorporação gradual da IA em “quase todas as atividades” — triagem de documentos, visão de máquina, análise de perfis de tráfego, alertas climáticos — é a descrição correta do destino. A trajetória que leva até lá depende de condições que não estão garantidas apenas pelos projetos anunciados: uma arquitetura de dados unificada que defina como os sistemas se comunicam, uma equipe técnica permanente com capacidade de operar e evoluir os sistemas ao longo do tempo, e um modelo de governança que defina quem acessa o quê e com qual finalidade, especialmente quando os dados envolvem reconhecimento facial e perfis de tráfego de pessoas e embarcações sujeitos à Lei Geral de Proteção de Dados. Santos está construindo o porto inteligente. Está fazendo isso corretamente. Agora precisa construir também a inteligência que conecta as partes.

NESTA EDIÇÃO

MANCHETE
15 Sul Export começa com agenda voltada à infraestrutura regional

EDITORIAL
2 “Santos: a necessidade de integração na formação de um smart port”

INSIGHT
3 “Fora das manchetes, mas dentro do bolso !!”, por Rodrigo Paiva
HUB

4 Maersk e CMA CGM aceleram corrida por megacontêineres
POLÍTICA

4 “A sociedade não merece isso”, diz Lula sobre STF
6 José Guimarães aprova STF e mira ‘desconstruir imagem de Flávio’
7 Ministros envolvidos com Master precisam ser presos, diz Renan
8 Flávio pretende ser reconhecido como o novo Visconde de Mauá

TRANSPORTES | PORTOS
9 APM suspende cobranças após bloqueio de acesso em Suape
10 Guerras elevam em 50% investimento previsto para terminal em Suape
11 Porto de Itajaí contrata monitoramento 24h do acesso aquaviário
12 Primeira turma do Navega Jovem diploma novos talentos para o setor portuário
Portos brasileiros terão 675 escalas na temporada de cruzeiros

TRANSPORTES | PORTOS > OPINIÃO
13 “O porto que queremos depende do retroporto que planejamos”, por Bayard Umbuzeiro Neto
14 “O silêncio da pata”, por Luís Cláudio Santana Montenegro

MINERAÇÃO
16 Lula sanciona sem vetos política de minerais críticos

AGROBUSINESS
17 Conab eleva safra para 361,7 milhões de toneladas

INOVAÇÃO E TECNOLOGIA
18 Foguete testa sistema de recuperação de plataforma espacial no RN

COMÉRCIO EXTERIOR
19 Ministro vê EUA como parceiros, mas não como grandes aliados
Cônsul elogia acordo Mercosul-Efta

FINANÇAS
20 Copom reduz juros para 13,75%, último corte antes das eleições
21 Apesar de tom duro do Fed, dólar tem queda com eleição no radar
Bolsa recua 0,51%, aos 185 mil pontos

JUSTIÇA
22 Conselho Superior do MPF vai analisar mensagens sobre Gonet
23 STF retoma sessões e Moraes e vota a favor de mães adotivas
Cármen rejeita ação sobre VA e VR

INTERNACIONAL
24 EUA critica Brasil por falhas no combate ao tráfico de drogas
Drone russo atinge ônibus na Ucrânia



Sistema BE News de Comunicação

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

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

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

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira
Jacyara Lima

Diretor-geral
Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial
Roberta Riccioppo

Editor-executivo | Jornal BE News
Alexandre Fernandes

Sub-editor | Jornal BE News
Luciano Ribeiro

Editores-executivos | Portal BE News
Vanessa Pimentel

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

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

O Jornal BE News é filiado à



FALE COM A GENTE

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

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

PUBLICIDADE
publicidade@redebenews.com.br





RODRIGO PAIVA
Diretor da consultoria Graf Infra Consulting e professor
do MBA de Gestão Portuária da Fundação Getúlio Vargas.
opinioao@portalbenews.com.br

▶ PLANEJAMENTO

Fora das manchetes, mas dentro do bolso !!

Enquanto o debate público sobre a reforma tributária segue concentrado em bens de consumo e serviços do dia a dia, um setor estratégico para o comércio exterior corre por fora das manchetes: o portuário. Levantamentos do próprio setor apontam que a substituição de ISS, PIS e Cofins pelo novo IVA dual, o IBS e a CBS, pode praticamente dobrar a carga tributária sobre serviços portuários, com efeitos distintos, e ainda pouco discutidos, sobre importação, exportação e transbordo de cargas.

Da soma das partes a um só imposto

Hoje, serviços portuários como capatazia, armazenagem, praticagem, rebocagem e agenciamento marítimo pagam ISS (entre 2% e 5%, sem direito a crédito) somado a PIS/Cofins (9,25%), uma carga efetiva de cerca de 11% a 14%. Com a fusão desses tributos, mais o ICMS, em IBS e CBS, a soma das alíquotas de referência estimadas fica entre 26,5% e 28%. Um estudo da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) calcula o salto em 12 pontos percentuais, levando a carga total a algo próximo de 26%.

O aumento nominal, porém, não conta a história toda. Como o novo sistema é não cumulativo, quem compra o serviço pode, em tese, se creditar do imposto pago. O efeito real depende de quem está do outro lado da operação. E é aí que a importação, a exportação e o transbordo passam a ter destinos bem diferentes.

Importação: crédito mais amplo, caixa mais apertado

Para quem importa, a reforma tem um lado estrutural positivo: o crédito de IBS/CBS é mais amplo do que o atual, cobre praticamente qualquer aquisição ligada à atividade econômica, não só insumo físico de produção, e é administrado por um sistema digital centralizado no Comitê Gestor do IBS, criado justamente para acabar com o histórico acúmulo de créditos de ICMS que hoje trava caixa de empresas por anos.

O problema está no momento do desembolso. A Lei Complementar 214/2025 determina que o imposto seja pago até a entrega da mercadoria em despacho para consumo, podendo ser antecipado já no registro da declaração de importação, e o mecanismo de split payment retém o valor automaticamente na liquidação financeira da operação. Na prática, o importador paga o tributo antes ou no exato momento em que a carga é liberada, e só recupera esse valor depois, quando suas operações gerarem débito suficiente. Operadores certificados no programa de Operador Econômico Autorizado (OEA) podem obter diferimento desse pagamento; quem não tem certificação, paga na hora. O resultado é um sistema de crédito mais eficiente no papel, mas com um aperto real de capital de giro no curto prazo.

Exportação: mercadoria imune, serviço em zona cinzenta

Do lado da exportação, a notícia é melhor, mas incompleta. A reforma reafirma a imunidade de IBS/CBS sobre a venda ao exterior, preservando

a neutralidade competitiva da carga que sai pelo porto. O ponto de atenção está nos serviços que dão suporte a essa operação: rebocagem e praticagem, por exemplo. Esses serviços ainda não estão claramente equiparados a exportação na regulamentação, o que abre uma lacuna, a mercadoria sai desonerada, mas o serviço prestado à embarcação que a transporta pode não sair, elevando o custo da operação de exportação por uma via indireta.

Transbordo: um ponto sensível

O caso mais crítico, e o menos discutido publicamente, é o da carga em transbordo, containers que apenas trocam de navio em porto brasileiro, sem entrar na economia doméstica. Pela redação atual dos artigos 11 e 80 da LC 214/2025, serviços prestados a navios estrangeiros não se enquadram como exportação, mesmo atendendo cliente no exterior. O armador estrangeiro acaba absorvendo os quase 28% como custo final, sem poder recuperá-lo como crédito, já que não integra a cadeia tributária brasileira.

Na prática, isso poderá funcionar como uma espécie de pedágio de quase 30% sobre uma operação que não gera consumo nacional algum, e cria incentivo direto para que companhias marítimas desviem esse tipo de carga para portos concorrentes estrangeiros. Para terminais que apostam em posição de hub regional, esse é o efeito mais direto sobre volume movimentado: afeta exatamente o segmento de carga mais sensível a diferenças de custo entre portos vizinhos.

O que já está garantido, e o que ainda depende de regulamentação

Um ponto positivo consolidado é a manutenção do Reporto, regime que suspende a cobrança de IBS/CBS sobre aquisição de bens de capital para infraestrutura portuária, válido até 2028 e com previsão de continuidade por nova sistemática depois disso, ainda sem detalhamento. Já tramita no Congresso o Projeto de Lei Complementar 101/2026, que busca corrigir especificamente a distorção da tributação de serviços portuários prestados a navios estrangeiros.

E as concessões?

Alguns leilões que ocorreram recentemente e outros que ainda estão por vir, até mesmo em outros setores, como aeroportuário e rodoviário, não têm sido modelados considerando o novo sistema tributário. Distorções e pedidos de reequilíbrios contratuais poderão surgir e poderão impactar o volume de investimentos esperado.

O retrato geral

O retrato geral mostra que a reforma tributária não trata o setor portuário de forma uniforme. Exportação e bens de capital mantêm alguma proteção; transbordo e parte da importação ficam mais expostos. Hoje, essas distorções são discutidas sobretudo dentro do próprio setor e ainda não ganharam a mesma atenção no debate público. Quanto antes isso mudar, maior a chance de corrigir os pontos problemáticos pela via legislativa e regulatória, evitando a perda de investimentos.

NA PRÁTICA, ISSO PODERÁ FUNCIONAR COMO UMA ESPÉCIE DE PEDÁGIO DE QUASE 30% SOBRE UMA OPERAÇÃO QUE NÃO GERA CONSUMO NACIONAL ALGUM, E CRIA INCENTIVO DIRETO PARA QUE COMPANHIAS MARÍTIMAS DESVIEM ESSE TIPO DE CARGA PARA PORTOS CONCORRENTES ESTRANGEIROS.

POLÍTICA



LEOPOLDO
FIGUEIREDO
E COLABORADORES
leopoldo.figueiredo@redenebnewscom.br

Encomendas bilionárias

A armadora dinamarquesa Maersk e a francesa CMA CGM iniciaram uma nova e agressiva corrida de investimentos no transporte marítimo global. As duas gigantes do setor desenham planos bilionários para encomendar dezenas de navios porta-contêineres de altíssima capacidade, megamaxs de 24.000 TEUs, equipados com tecnologias de propulsão limpa a gás natural liquefeito (LNG) e e-metano. Enquanto a Maersk projeta destinar US\$ 8,9 bilhões na aquisição de até 42 novos navios, a CMA CGM acelera seu plano de expansão com encomendas diretas de mais 12 embarcações gigantes para tentar assumir a vice-liderança global do setor até 2027.

Maersk: nova postura

A mudança de postura da Maersk pegou o mercado de surpresa. Nos últimos anos, a armadora dinamarquesa mantinha a capacidade total da sua frota estagnada na faixa de 4 milhões a 4,4 milhões de TEUs, direcionando capital para a expansão de serviços logísticos em terra. Agora, o plano de investimento de quase US\$ 9 bilhões contempla 12 navios da classe de 24.000 TEU (os maiores do mundo), além de 24 de 19.000 TEU e seis de 18.600 TEU. Todos contarão com motores de combustível duplo (dual-fuel), operando com LNG e preparados para combustíveis de baixa emissão. A maior parte dos pedidos está sendo negociada com estaleiros chineses.

CMA CGM: rumo a vice-liderança

Em paralelo, a CMA CGM consolida uma das maiores carteiras de pedidos do setor marítimo, ultrapassando 1,7 milhão de TEUs encomendados. Os planos da empresa sediada em Marselha incluem a encomenda de mais 12 navios de 24.000 TEU, projetados para operar com LNG e e-metano. A estratégia da armadora francesa é agressiva: aumentar a capacidade total a ponto de ultrapassar a própria Maersk no ranking global de capacidade.

Aviação sustentável

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) abriu prazo até o dia 1º de outubro de 2026 para receber contribuições da sociedade civil, de órgãos reguladores e do setor produtivo à proposta de regulamentação do Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAv). A iniciativa faz parte do arcabouço de políticas públicas do Governo Federal voltado à descarbonização da aviação comercial brasileira e à ampliação do uso de SAF (Sustainable Aviation Fuel).

“A sociedade não merece isso”, diz Lula sobre STF

Presidente se diz indignado com sessão de terça-feira e promete fazer reforma no Poder Judiciário

Estadão Conteúdo

O presidente da República e candidato à reeleição, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), voltou a defender nesta quarta-feira, 16, uma reforma do Poder Judiciário ao criticar a sessão da terça-feira, 15, do Supremo Tribunal Federal (STF) que discutiu a abertura de investigação sobre as relações do ministro Alexandre de Moraes com o empresário Daniel Vorcaro, ex-controlador do Banco Master.

Em participação no podcast Desce a Letra Show, o petista disse estar “indignado” com a crise na Corte e apresentou mudanças no Judiciário e na política como compromisso para um eventual quarto mandato.

“Vamos fazer uma reforma no Poder Judiciário. A partir de agora, eu acho que não tem como não discutir mais isso”, declarou Lula “Não é uma coisa feita de forma precipitada, mas

a gente precisa começar a pensar, fazer reforma nas instâncias do Poder Judiciário, porque tem muita queixa e a imagem não está boa”, afirmou.

O presidente não detalhou quais mudanças pretende propor nem apresentou um cronograma.

Os ministros do STF reuniram-se em sessão plenária extraordinária na terça-feira para julgar o pedido do ministro André Mendonça de abrir uma investigação sobre as relações de Moraes com Vorcaro. Ao comentar o debate, Lula disse ter acompanhado parte da discussão pela televisão e criticou o que viu.

“Eu assisti uma parte dele, não é correto”, afirmou o presidente da República. “Eu estou indignado porque a sociedade brasileira não merece isso.”

Lula defendeu que a apuração das suspeitas seja acompanhada da punição dos responsáveis e de uma discussão sobre mudanças institucionais. “Eu estou confiante de que nós vamos encontrar uma saída, apurar, punir quem tiver que punir, e começar a discutir uma reforma no

Poder Judiciário que tem que ser acompanhada de uma reforma na política também”, disse.

Moraes

Ao comentar a crise, Lula defendeu a preservação da imagem do Supremo e a investigação das suspeitas, com garantia do direito de defesa e da presunção de inocência. “A Suprema Corte não pode ter a sua vida manchada”, afirmou.

“Ninguém está acima da lei”, disse o presidente, acrescentando que isso vale para ele, para o presidente do STF, Edson Fachin, e para todos os ministros da Corte.

Lula rebateu Flávio Bolsonaro, que tenta associar Alexandre de Moraes ao presidente. Ele disse que não foi responsável pela indicação do ministro. Segundo o petista, os ataques de Flávio ao magistrado são motivados pela prisão do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL), e não pelo caso Banco Master.

“Eu não era presidente quando o Alexandre de Moraes foi indicado para ministro da Suprema Corte”, enfatizou.

Ricardo Stuckert



Lula voltou a elogiar Moraes por defender a democracia na trama golpista, mas lembrou que não era presidente quando o ministro foi indicado

SUL EXPORT 2026

17 setembro
11h15

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

APRESENTAÇÃO:



CONRADO FREZZA
Coordenador de Projetos
Portuários e Aquaviários
da INFRSA S.A.

DEBATEDORES:



FABIANO RAMALHO
Diretor de Finanças e
Gestão da SCPAR



**OSMARI DE
CASTILHO RIBAS**
Diretor Superintendente
Administrativo da Portonave



PAULO BERTINETTI
Diretor-Presidente do
Tecon Rio Grande



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



APÓIO



PRODUÇÃO



MARKETING



MÍDIA OFICIAL



POLÍTICA

Guimarães aprova sessão e mira ‘desconstruir imagem de Flávio’

Ministro da Secretaria de Relações Institucionais não vê o adiamento da votação sobre Moraes no STF como algo negativo para Lula. Segundo ele, jogo “volta ao zero”

Estadão Conteúdo

O ministro da Secretaria de Relações Institucionais, José Guimarães, disse que o adiamento do julgamento no Supremo Tribunal Federal (STF) sobre o pedido de investigação contra o ministro Alexandre de Moraes e o resultado, por ora, foram bons para o que ele chamou de trazer o jogo de “volta ao zero”. Ele disse que o foco da campanha petista, agora, será “desconstruir a imagem do Flávio Bolsonaro”.

“O resultado de ontem

[terça-feira] [no STF] foi bom, o jogo agora volta ao zero. O foco [da campanha do PT] agora é desconstruir a imagem do Flávio Bolsonaro”, disse ao Broadcast Político.

Questionado se o fato de o julgamento não ter sido concluído, mas adiado, seria ruim para o debate da campanha, Guimarães disse que não. Afirmou que daqui até outubro as discussões voltarão a ser sobre assuntos eleitorais. Por isso, disse, a campanha petista focará em tentar ampliar a rejeição a Flávio.

O ministro também evitou comentar a declaração do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) nesta quarta-feira, 16, em entrevista ao

podcast Desce a Letra Show, sobre Moraes. Lula disse que o ministro do STF foi importante na defesa à democracia em 2022.

“Eu acho que o Moraes prestou um serviço à democracia. Ele foi presidente do Tribunal Superior Eleitoral (TSE) na eleição em que eu ganhei e sabe da tentativa que o Bolsonaro fez de destruir a credibilidade da urna eletrônica”, disse o presidente.

Guimarães evitou dizer se esse tipo de declaração aumenta a percepção de proximidade de Lula com Moraes. Reforçou sua crença de que a campanha se dará sobre outros assuntos

que não a crise do STF.

O STF adiou, na terça-feira, 15, a discussão sobre o pedido de investigação contra Alexandre de Moraes. O julgamento foi adiado ainda durante a análise de questões preliminares. O ministro Gilmar Mendes defendeu que o pedido contra Moraes fosse julgado junto com um pedido de investigação contra o ministro André Mendonça.

Dois ministros, além de Gilmar, seguiram essa posição. Outros quatro votaram no sentido de manter os julgamentos separados. O ministro Flávio Dino pediu vista (ou seja, mais tempo para analisar o caso), o que adiou o julgamento por

até 90 dias.

Haddad

O candidato do PT ao governo de São Paulo, Fernando Haddad, disse nesta quarta-feira (16) que não vê o pedido de vista do ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF), feito na votação de terça (15) da Corte, durante julgamento da petição que aponta conversas entre o ministro Alexandre Moraes e Daniel Vercaro, ex-dono do Banco Master, como uma “medida protelatória”, com o intuito de adiar as discussões sobre o tema para depois das eleições.

Segundo o petista, é preciso garantir transparência a todas as investigações envolvendo o Banco Master e autoridades federais antes das eleições, mesmo que os inquéritos ainda não estejam concluídos. As declarações foram feitas por Haddad em coletiva de imprensa após agenda na capital paulista.

“À primeira vista eu não vejo isso pedido de vista de Flávio Dino como uma medida protelatória. E quero crer que não seja. Continuo acreditando que nós temos que aproveitar essas três semanas antes das eleições para tentar passar o País a limpo diante das informações já disponíveis e ainda não conhecidas do grande público”, declarou Haddad.



Reprodução / CNN

Segundo o ministro Guimarães, o resultado no STF foi bom para a campanha do PT, e não ruim, como alegam muitos analistas

Tem de colocar um freio urgente, diz Tebet

Questionada sobre o impeachment de ministros do Supremo Tribunal Federal (STF) em entrevista ao portal Terra, Simone Tebet (PSB), ex-ministra e candidata ao Senado por São Paulo, afirmou a necessidade de uma reforma no Judiciário feita o quanto antes. “Tem de colocar um freio de

arrumação urgente e imediato”, declarou.

Para ela, o movimento para conter a crise atual é imprescindível, uma vez que a crise institucional pode se estender à economia, gerar desemprego e inflação e afugentar investimentos estrangeiros.

Entre as medidas para

reformular o Judiciário, ela defende o fim dos penduricalhos, da vitaliciedade para membros do STF e que decisões monocráticas sejam, posteriormente, avaliadas pelo plenário da Corte.

Tebet tem carreira política formada no estado do Mato Grosso e foi questionada por candidatos pela

decisão de concorrer por outro estado.

“Em polarização absurda, eu tive 9% dos votos da capital do Estado de São Paulo. Portanto, São Paulo já me abraçou. O resultado das urnas, bem-sucedido ou não, é quem vai dizer se eu mereço ou não representar o Estado. Agora, eu tenho pro-

priedade aqui, estudei aqui, tenho filhas aqui, tenho história. Nasci na divisa, então conheço todo o noroeste paulista. Casei com alguém de São Paulo. Eu conheço a realidade social e econômica; conheço São Paulo”, declarou. A candidata ainda caracterizou o Estado como “locomotiva do País”.

Ministros envolvidos com Master precisam ser presos, diz Renan

Candidato à presidência pelo Missão disse que todos que tiverem ligação com o escândalo devem ser afastados e presos. Ele também defendeu critérios mais rígidos para nomeação

Divulgação

Estadão Conteúdo

O candidato do Missão à Presidência, Renan Santos, defendeu nesta quarta-feira, 16, que todos os ministros do Supremo Tribunal Federal (STF) que estejam envolvidos no escândalo do Banco Master sejam “afastados e presos”. A declaração foi feita durante encontro com apoiadores em Londrina, no Paraná.

“Todos os ministros envolvidos no escândalo do Banco Master precisam ser afastados e presos. O próximo presidente da República não tem de ter nenhum tipo de passado corrompido envolvido nesses escândalos, de modo a ser livre a fazer uma pressão junto ao senado e a população para que eles caiam”, disse.

O presidenciável afirmou ainda que as próximas nomeações que devem ser feitas pelo pre-



Em live realizada na terça-feira, Renan Santos afirmou que o presidente do STF, Edson Fachin, é “fraco”

sidente eleito precisam ser “baseadas em figuras com reputação ilibada, e não mercadores que estão lá no STF fazendo negócios como temos hoje”.

Renan também voltou a defender uma reforma do Judiciário para diminuir os poderes do STF. O can-

didato defende critérios mais rígidos de nomeação, limitação das decisões monocráticas, e citou a retomada do que chama de um “sistema de peso e contrapeso”, “em que o Senado consegue fiscalizar o STF sem medo de retaliação porque o STF hoje

tem os processos relativos aos senadores”, disse.

Após o julgamento do STF nesta terça-feira, 15, sobre a abertura de investigação a respeito das relações do ministro Alexandre de Moraes com o ex-controlador do Banco Master, Daniel Vorcaro,

o candidato fez uma “live” junto do seu coordenador econômico de campanha, o deputado federal Kim Kataguirí (Missão-SP). Nela, Renan afirmou que o presidente da Corte, Edson Fachin, é “fraco” e descreveu a situação como “horrorosa”.

Cury relaciona crise à Câmara e ao Senado

Divulgação / Band

O candidato do Avante à Presidência, Augusto Cury, afirmou nesta quarta-feira, 16, que a fragilidade da Câmara e do Senado abre espaço para que o Supremo Tribunal Federal (STF) avance sobre atribuições do Legislativo e “até legisle”.

Em entrevista ao Flow Podcast, ele voltou a defender o fim da vitaliciedade dos ministros da Corte e disse que, se eleito, pretende provocar o Congresso já na primeira semana de governo para discutir mandatos de oito anos no Supremo.

“Infelizmente, até pela falha do Congresso, tanto

a Câmara dos Deputados como o Senado são muito frágeis. Como são frágeis demais, às vezes não exercem adequadamente seu papel, abrem espaço para a Suprema Corte até legislar. Aí virou o caos da sociedade brasileira”, afirmou.

Cury disse que ministros do STF deveriam exercer mandatos de oito anos e deixar definitivamente a Corte ao final do período. Segundo ele, a mudança permitiria uma “reciclagem de mentes” e reduziria o que classificou como exposição excessiva do tribunal “A Suprema Corte tem de ser discreta”,

afirmou. O candidato também disse que integrantes da Corte que tenham cometido irregularidades devem ser investigados e julgados “até as últimas consequências”, independentemente do campo político.

No início da entrevista, Cury fez uma crítica sobre o ambiente político de Brasília, que classificou como um “manicômio global”. Segundo ele, o sistema está marcado por uma disputa em que interesses de grupos e famílias se sobrepõem aos do País. “Eu acho que o ecossistema está doente, fragmentado e fragilizado”, disse.



Augusto Cury afirmou que buscará construir um pacto com o Congresso e o STF

POLÍTICA

Flávio pretende ser reconhecido como o novo Visconde de Mauá

Em visita ao Ceará, senador diz que vai destravar projetos se for eleito presidente, e que quer ser lembrado como o promotor da modernização da infraestrutura do Brasil

Estadão Conteúdo

O candidato do PL à Presidência da República, Flávio Bolsonaro, afirmou nesta quarta-feira, 16, que quer ser reconhecido como o “novo Visconde de Mauá”, caso seja eleito. Durante agenda em Juazeiro do Norte (CE), ele disse que pretende destravar projetos de infraestrutura, com prioridade

para ferrovias, e citou a conclusão da Transnordestina.

“Quero ser reconhecido como o novo Visconde de Mauá, porque eu quero destravar todos esses projetos e conclusões de projetos, em especial de ferrovias”, declarou o senador a jornalistas durante visita a Juazeiro.

Visconde de Mauá (1813-1889) foi um empresário, banqueiro e industrial brasileiro do século XIX. É lembrado como um promotor da industrialização e da modernização da infraestrutura do Brasil no Império.

Segundo Flávio, a expansão da malha ferroviária

deve reduzir custos e desperdícios no transporte da produção e contribuir para a segurança alimentar.

Na agenda pelo Nordeste, o candidato prometeu ampliar os ramais da transposição do Rio São Francisco para levar água às residências. “A gente tem que dar continuidade, construir mais ramais para que, de fato, a água chegue na torneira do povo nordestino”, disse.

Flávio Bolsonaro afirmou que, em um eventual governo, pretende concluir projetos de irrigação no Nordeste. Para ele, a

ampliação da oferta de água e da irrigação permitiria aumentar a produção agrícola na região.

Aceno ao Nordeste

Em mais um aceno ao Nordeste, o candidato disse que pretende ser “o carioca mais nordestino que todos no Brasil já viram” e afirmou que fará pela região “muito melhor” do que o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Também declarou que pretende investir em portos mais modernos e em infraestrutura como parte

de uma estratégia de redução de despesas e aumento de arrecadação.

Na terça, 15, Flávio Bolsonaro visitou Fortaleza. Nesta quarta, foi a Juazeiro do Norte (CE) e irá à Recife (PE) mais tarde. Na quinta, 17, ele cumprirá agenda na Bahia.

Flávio tem dito que quer reverter a vantagem histórica registrada pelo PT no Nordeste.

O senador também foi mais um que criticou na terça-feira o adiamento da decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) sobre a abertura de investigação contra o ministro Alexandre de Moraes. O candidato culpou o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Flávio Dino e voltou a associar Moraes ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

“O ministro Alexandre de Moraes vai ser investigado pelos crimes que ele cometeu, em tese. A tropa de choque do Lula no Supremo apenas adiou o início disso, o fim da impunidade”, declarou, durante comício em Fortaleza (CE), ao lado do deputado André Fernandes (PL-CE). Dino foi quem pediu mais tempo para analisar o caso.

Divulgação / Campanha Flávio Bolsonaro



Após carreata, Flávio disse que quer expandir a malha ferroviária para reduzir custos e desperdícios no transporte da produção agrícola

Lindbergh pede bloqueio de bens do senador

O vice-líder do governo na Câmara, deputado Lindbergh Farias (PT-RJ), protocolou nesta quarta-feira, 16, no Supremo Tribunal Federal (STF) um pedido para bloquear até R\$ 72 milhões em bens do candidato do PL à Presidência da República, senador Flávio Bolsonaro (RJ).

O petista atribuiu o valor aos recursos repassados pelo ex-banqueiro Daniel Vercaro para o financiamento de Dark Horse, fil-

me sobre a trajetória do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL), atualmente em prisão domiciliar por tentativa de golpe de Estado.

Parte do dinheiro teria sido enviada ao Havengate Development Fund, fundo sediado no Texas e relacionado a pessoas próximas ao ex-deputado federal Eduardo Bolsonaro.

“Acabo de entrar no Supremo com o pedido do bloqueio de bens de Flávio Bolsonaro no valor

de R\$ 72 milhões. Estou convencido, pelas informações que a gente tem, cada vez mais seguras, de que há uma ligação com o desvio da RioPrevidência, no Rio de Janeiro”, declarou Lindbergh em vídeo publicado nas redes sociais.

A RioPrevidência, responsável por administrar os recursos previdenciários dos servidores estaduais, realizou mais de R\$ 3,6 bilhões em aplicações

ligadas ao Banco Master.

Lindbergh alegou que o dinheiro destinado ao filme teria funcionado como contrapartida por esses investimentos. O deputado não apresentou provas da associação no vídeo.

Segundo o petista, o objetivo do pedido é preservar o patrimônio de Flávio para uma eventual indenização dos servidores aposentados do Rio de Janeiro.

Lindbergh citou imó-

veis pertencentes ao senador e afirmou que as investigações deverão revelar, nos próximos dias, uma ligação entre os recursos da RioPrevidência, Vercaro e o dinheiro enviado aos Estados Unidos.

Flávio confirmou anteriormente ter procurado Vercaro para captar recursos para o filme, mas nega irregularidades. O candidato afirma que se tratou de investimento privado em uma produção privada.

APM suspende cobranças após bloqueio de acesso em Suape

Interdição da VPE-34, único acesso rodoviário ao terminal da empresa, afeta fluxo de caminhões no complexo portuário

Divulgação

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A interdição de um trecho da VPE-34, no Complexo Industrial Portuário de Suape (PE), passou a afetar o acesso rodoviário ao terminal de contêineres da APM Terminals, que iniciou suas operações comerciais no começo deste mês. Nesta quarta-feira (16), a empresa informou que suspenderá cobranças de armazenagem e outras taxas relacionadas aos impactos provocados pelo bloqueio da via.

Segundo a APM Terminals, a VPE-34 é o único acesso rodoviário ao terminal operado pela companhia em Suape. Enquanto permanecer a restrição, não serão cobradas taxas de armazenagem relativas ao período afetado nem valores relacionados a reagendamentos ou ao não comparecimento de caminhões, o chamado no-show.

A empresa informou ainda que acompanha a situação e mantém contato com as partes envolvidas enquanto aguarda uma definição da responsável pela administração da rodovia. Eventuais mudanças capazes de afetar a operação deverão ser comunicadas aos clientes.

O trecho foi interditado depois que parte do pavimento de uma ponte cedeu na noite de terça-feira (15), no quilômetro 3 da VPE-34,



A APM Terminals informou que acompanha a situação e mantém contato com as partes envolvidas enquanto aguarda uma definição da responsável pela administração da rodovia

no Cabo de Santo Agostinho, na Região Metropolitana do Recife. A ocorrência abriu uma cratera na pista e interrompeu a circulação de veículos nos dois sentidos. Não houve registro de feridos.

A ponte passa sobre uma área de manguezal e integra a malha rodoviária utilizada para acesso a instalações do Complexo de Suape. Após o rompimento, carretas ficaram retidas na região sem conseguir utilizar o trecho para entrada ou saída das áreas atendidas pela via.

A VPE-34 também dá acesso à região dos estaleiros do complexo. O bloqueio, no entanto, não atingiu a principal via pedagiada utilizada no deslocamento em direção a Nossa Senhora do Ó e Porto de Galinhas.

A Concessionária Rota

do Atlântico, responsável pelo trecho, isolou e sinalizou a área e passou a controlar os acessos. Equipes de engenharia, manutenção e operação foram mobilizadas para realizar inspeções, levantamentos técnicos e monitoramento da estrutura.

Máquinas, equipamentos e materiais para as intervenções também foram deslocados para o local. As causas do rompimento ainda estão sendo investigadas e, até esta quarta-feira, não havia prazo divulgado para a retomada do tráfego.

A administração de Suape e a concessionária informaram que alternativas de circulação estão sendo avaliadas enquanto prosseguem os trabalhos. A orientação é para que motoristas não tentem utilizar o trecho bloqueado.

Novo terminal

O impacto sobre o acesso ocorre duas semanas após o início das operações comerciais da APM Terminals Suape. O novo terminal recebeu seu primeiro navio comercial no dia 2 de setembro, com a escala do Maersk Ganges, empregado no serviço de cabotagem ALCT2.

A linha conecta Suape aos portos de Pecém (CE), Salvador (BA), Santos (SP), Itapoá (SC), Rio Grande (RS) e Imbituba (SC), com previsão de escalas regulares no terminal pernambucano.

Com investimentos superiores a R\$ 2 bilhões, a unidade tem capacidade inicial para movimentar até 400 mil TEU por ano. Segundo a APM Terminals, a entrada em operação do empreendimento aumenta em cerca de 55% a capaci-

dade de movimentação de contêineres do Complexo de Suape.

O terminal ocupa aproximadamente 495 mil metros quadrados, dispõe de cais de 430 metros e capacidade estática para cerca de 12 mil TEU. A estrutura também conta com mais de 300 tomadas para contêineres refrigerados e equipamentos de movimentação eletrificados.

A operação rodoviária depende da chegada e da retirada de contêineres por caminhões, o que torna a liberação da VPE-34 necessária para a normalização completa dos fluxos terrestres do terminal. Enquanto o acesso permanecer interrompido, a APM Terminals informou que manterá as medidas comerciais anunciadas para os clientes afetados.

Porto de Itajaí contrata monitoramento 24h do acesso aquaviário

Sistema terá quatro estações e dois pontos de modelagem para acompanhar condições hidrodinâmicas e meteorológicas ao longo de 9,3 km do canal

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

A Autoridade Portuária de Itajaí contratou, em caráter emergencial, um sistema de monitoramento hidrodinâmico e meteorológico para acompanhar 24 horas por dia as condições do acesso aquaviário ao Complexo Portuário de Itajaí. O contrato, no valor de R\$ 4,48 milhões e com duração de até 180 dias, permitirá obter dados em tempo real para subsidiar decisões sobre a entrada, saída e manobra de navios.

O aviso de dispensa de licitação foi publicado no Diário Oficial da União desta segunda-feira (14). A contratação foi realizada junto à UMI SAN Serviços de Apoio à Navegação e

Engenharia Ltda.

O sistema será composto por quatro estações físicas e dois pontos de modelagem numérica, cobrindo aproximadamente 9,3 quilômetros do acesso aquaviário. A área monitorada se estende da região externa do canal até as bacias de evolução e os berços do complexo.

Entre os parâmetros acompanhados estarão correntes, marés, ondas, ventos, visibilidade e pluviosidade. As informações serão coletadas continuamente e poderão ser utilizadas pela Autoridade Portuária na avaliação das condições de navegação e na definição de eventuais restrições operacionais.

A contratação ocorre em um cenário de maior variabilidade das condições do estuário do Rio Itajaí-Açu. Segundo a documentação técnica que fundamentou a contrata-



Divulgação

O sistema de monitoramento será composto por quatro estações físicas e dois pontos de modelagem numérica, cobrindo aproximadamente 9,3 quilômetros do acesso aquaviário

ção, o atual fenômeno El Niño pode agravar o assoreamento e aumentar a variabilidade hidrodinâmica do estuário, elevando a possibilidade de alterações nas condições de acesso ao complexo.

Com o monitoramento em tempo real, a Autoridade Portuária terá acesso a dados atualizados sobre o

comportamento do canal, permitindo maior capacidade de antecipação diante de mudanças nas condições do rio e do ambiente marítimo.

Além das informações observadas pelas estações, os pontos de modelagem numérica deverão contribuir para a análise das condições hidrodinâmicas

do acesso. O objetivo é dar maior suporte técnico às decisões relacionadas à segurança e à continuidade das operações de navegação.

A contratação tem prazo máximo e improrrogável de 180 dias e foi enquadrada pela Autoridade Portuária como medida emergencial.

JBS Terminais amplia frota elétrica no terminal catarinense

A JBS Terminais incorporou duas novas empilhadeiras elétricas de grande porte à operação no Porto de Itajaí (SC). Com a aquisição, a frota utilizada na movimentação de contêineres no terminal passa de 12 para 14 equipamentos.

As novas máquinas têm capacidade para transportar cargas de até 45 toneladas e podem posicionar contêineres em pilhas de até cinco unidades de altura. Os equipamentos serão utilizados nas operações

de movimentação e armazenagem das cargas recebidas por caminhões ou descarregadas dos navios.

As empilhadeiras são 100% elétricas e contam com sistemas de recuperação de energia durante os movimentos de frenagem e da lança telescópica. Segundo a empresa, o recurso permite reduzir o consumo de energia durante a operação.

A aquisição representa investimento de aproximadamente R\$ 4 milhões e integra o conjunto de

aportes realizados pela companhia desde a retomada das atividades no Porto de Itajaí, em outubro de 2024.

De acordo com a JBS Terminais, os investimentos acumulados desde então somam cerca de R\$ 240 milhões e incluem equipamentos, veículos e estruturas utilizadas na operação do terminal.

O CEO da JBS Terminais, Aristides Russi Jr., afirmou que a ampliação da frota acompanha o aumento da movimentação

de contêineres no porto e acrescenta equipamentos com menor consumo energético à operação.

“A ampliação da nossa frota reforça o compromisso da JBS Terminais com uma operação cada vez mais eficiente, preparada para acompanhar o crescimento da movimentação de contêineres no Porto de Itajaí. A chegada dos equipamentos elétricos também representa um passo importante na evolução da nossa operação, aliando capacidade,

tecnologia e eficiência energética”, afirmou.

A compra das empilhadeiras ocorre após outro investimento recente da empresa na renovação de equipamentos utilizados no terminal. A JBS Terminais destinou R\$ 9 milhões à renovação da frota de caminhões empregados nas operações internas.

Esses veículos são responsáveis pelo transporte de contêineres entre o pátio e o cais durante as operações de embarque e desembarque.

TRANSPORTES | Portos

Primeira turma do Navega Jovem diploma talentos para o setor portuário

Programa promoveu formação e contato com diferentes atividades do ecossistema portuário durante seis meses de curso

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenenews.com.br

O programa Navega Jovem realizou nesta semana a cerimônia de diplomação de sua primeira turma, marcando a conclusão de um ciclo de seis meses de formação voltado à aproximação de jovens com o setor portuário e logístico. A primeira turma diplomou 50 jovens, que agora receberam importantes certificados para adentrar no mercado de trabalho.

Desenvolvido pela Fundação Centro de Excelência Portuária de Santos (Cenep), o Navega Jovem conta com a participação da Autoridade Portuária de Santos (APS), Prefeitura de Santos, Associação Comercial de Santos

(ACS) e Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), além de outros apoiadores.

A primeira turma reuniu jovens de 17 a 21 anos. Além da formação, os participantes receberam uma bolsa mensal de R\$ 1 mil durante os seis meses do programa.

“É um projeto que visa inserir jovens dentro do

ambiente portuário, explorando todas as possibilidades que nós temos nesse ambiente no maior porto da América Latina”, afirmou Ricardo Molitzas, diretor-executivo do Sopesp.

Ao longo do período de aprendizado, os jovens participaram de atividades destinadas a apresentar o funcionamento do comple-

xo portuário e as possibilidades profissionais existentes na cadeia logística. A programação também abordou temas relacionados à tecnologia, inovação e ESG (ambiental, social e governança), áreas que vêm ganhando espaço no processo de modernização do setor.

O presidente da Fundação Cenep, André Bonini,

destacou que o programa, além de aproximar os jovens ao ecossistema portuário, além de servir como um grande potencial futuro para o mercado no setor.

“Essa é a grande barreira que o projeto quebra, de trazer o jovem para conhecer, aprofundar e mergulhar no conhecimento portuário. Quando se conhece áreas como o canal, os terminais, a movimentação de carga, é algo apaixonante e que quando entra, se apaixona, e é difícil de sair. É um sentimento de conquista com a primeira turma, a empatia com os 50 jovens que fizeram os seis meses de curso, Foi uma turma onde a gente teve um sentimento grande de poder contribuir com a evolução deles, e a gente sabe que isso no mercado de trabalho é um grande diferencial”, disse.



Divulgação

A primeira turma do Navega Jovem reuniu jovens de 17 a 21 anos. Além da formação, os participantes receberam uma bolsa mensal de R\$ 1 mil durante os seis meses do programa

Portos brasileiros terão 675 escalas na temporada de cruzeiros

Operação 2026/2027 começa em outubro, com 187 roteiros e oferta de mais de 831 mil leitos, segundo o Ministério do Turismo

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

Os portos brasileiros terão 675 escalas durante a temporada de cruzeiros marítimos 2026/2027, que começa em outubro. Estão previstos oito navios e 187 roteiros, com oferta de mais de 831 mil leitos, volume 24% superior ao registrado no ciclo anterior, segundo dados do Ministério do Turismo.

Na Bahia, a Companhia das Docas do Estado da

Bahia (Codeba) estima que cerca de 179 mil passageiros desembarquem nos portos de Salvador e Ilhéus durante a temporada. Em Salvador, a programação começa em 7 de outubro, com a chegada do World Odyssey. Em Ilhéus, a primeira escala está prevista para 10 de novembro, com a chegada do AIDA Sol.

No Porto de Santos (SP), a primeira atracação está prevista para 20 de outubro, com a chegada do Buenavista, da Corazul Cruzeiros. Com capacidade para aproximadamente 2 mil passageiros, o navio fará a primeira saída comercial em 23 de outubro.

Segundo a Prefeitura de Santos, serão 92 dias de operação, até 4 de abril de 2027, com 146 escalas de dez embarcações de sete companhias. Do total, 142 serão de cabotagem e quatro de longo curso.

A expectativa é movimentar cerca de 785 mil pessoas no Porto de Santos durante a temporada, entre passageiros e tripulantes.

A preparação para o novo ciclo reuniu, no início de setembro, representantes do setor, autoridades públicas, companhias marítimas e órgãos envolvidos na operação no Terminal Marítimo de Passageiros (Concais). O encontro teve como foco o

alinhamento dos processos de embarque, desembarque e trânsito de passageiros.

Temporada anterior

Na temporada 2025/2026, realizada entre outubro e abril, sete navios operaram cruzeiros de cabotagem no Brasil. Ao todo, foram 602.864 cruzeiristas embarcados, uma redução de aproximadamente 28% em relação ao ciclo anterior, segundo estudo elaborado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) em parceria com a Clia Brasil.

Além da cabotagem, 21 navios de roteiros internacionais fizeram escalas no

país. Essas embarcações passaram por 35 destinos brasileiros e somaram 293.596 visitas de passageiros e 139.108 visitas de tripulantes.

O impacto econômico da cabotagem foi estimado em R\$ 4,28 bilhões na temporada 2025/2026. Desse total, cerca de R\$ 2,28 bilhões corresponderam aos gastos das armadoras com operação e logística, enquanto R\$ 2 bilhões foram gastos de passageiros e tripulantes nas cidades de embarque, desembarque e trânsito.

A atividade esteve associada a mais de 64,5 mil postos de trabalho e R\$ 166,3 milhões em tributos.

TRANSPORTES | Portos > Opinião

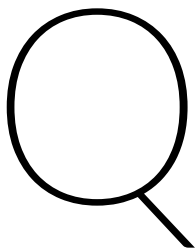


LUIS CLAUDIO SANTANA MONTENEGRO

Ex-diretor de Operações, Planejamento Estratégico e Controle da Codesp, ex-presidente da Codesa, atual consultor de Infraestrutura da Federação da Indústria do Estado do Espírito Santo (Findes), professor convidado da FGV e sócio fundador da Neowise Consultoria em Engenharia.
opinioao@portalbenews.com.br

▶ PLANEJAMENTO

O silêncio da pata



Quando o presidente da República escolhe um ministro da Fazenda, o País inteiro discute o nome antes da nomeação. O mercado precifica, a imprensa dissecar o currículo e o indicado é obrigado a expor, com clareza, como enxerga a economia e o que pretende fazer. A cada 45 dias, a reunião do Copom mobiliza a mesma atenção: o brasileiro comum sabe que juro alto pesa na dívida e no crédito, e que juro baixo pode acordar a inflação. Ninguém precisa ser economista para acompanhar. A sociedade foi educada para entender que aquela decisão mexe com a sua vida.

Agora troque o assunto. Quem acompanhou a escolha do último dirigente de uma autoridade portuária? Quem debateu, fora do circuito especializado, a modelagem do maior arrendamento portuário da história do País, com R\$ 6,4 bilhões de investimento, empurrado por anos entre instâncias que discordam sobre quem poderia disputá-lo?

Quem se alarmou quando o complexo Itajaí-Navegantes perdeu um metro de calado este mês, com prejuízo a uma área de influência que cobre o Sul e o Sudeste do País, e praticamente ninguém falou nada? Quem notou a portaria que acrescentou mais uma exigência documental à liberação de carga?

Este espaço tem sustentado, coluna após coluna, que o País não tem uma lista prioritária de investimentos de infraestrutura de transportes no orçamento público, que a regulação portuária carece de identidade e que a capacidade dos portos merece monitoramento permanente. Falta somar a essa lista um diagnóstico incômodo, que nasceu de um debate com o colega Leandro Barreto: o setor se comunica mal com a sociedade como um todo. Decide em silêncio, e o silêncio tem custo.

Os números não são pequenos. O custo logístico brasileiro chegou a 15,5% do PIB em 2025, R\$ 1,96 trilhão, quase o dobro dos 8,8% dos Estados Unidos, país de dimensão continental como o nosso. Em 2014, eram 10,4%.

As filas de navios, sozinhas, consomem em média R\$ 17 bilhões por ano, como nós já demonstramos aqui. O investimento em infraestrutura bateu recorde em 2025, R\$ 280 bilhões, mas isso equivale a somente 2,2% do PIB, quando a necessidade estimada pela Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib) é de 4,3% e, segundo estudo da Confederação Nacional da Indústria (CNI) divulgado esta semana, de 4,65% ao ano por duas décadas, algo como R\$ 550 bilhões anuais nos próximos 20 anos.

O estoque de infraestrutura do Brasil vale 36% do PIB; a média internacional supera 60%. O hiato concentra-se justamente em transportes e logística, na casa de R\$ 200 bilhões por ano. A carteira portuária federal anunciada para o período até 2026 somava R\$ 20 bilhões em 55 empreendimentos. Tudo isso passa por decisões que a sociedade não acompanha.

O resultado aparece na balança comercial. Cerca de 95% do nosso comércio exterior atravessam os portos, que movimentaram 1,4 bilhão de

toneladas em 2025, recorde histórico, enquanto a corrente de comércio batia US\$ 629 bilhões. Parece muito, mas representa apenas cerca de 1,4% das exportações mundiais, patamar que oscila em torno de 1,2% há décadas. A Coreia do Sul, com território do tamanho de Pernambuco e sem uma fração dos nossos recursos naturais, responde por cerca de 3% a 4%. O que nos separa deles tem menos a ver com o que produzimos e mais com o custo de fazer o produto chegar ao navio.

A Europa, com quem estamos fazendo uma enorme cooperação internacional, nos ensina algo sobre visibilidade. A Rede Transeuropeia de Transportes, a TEN-T, foi revista em 2024 por regulamento aprovado no Parlamento Europeu por 565 votos a 37, depois de anos de disputa aberta entre países, regiões e portos por posição nos nove corredores prioritários. Cada corredor tem um coordenador europeu que publica plano de trabalho e presta contas. O dinheiro, 25,8 bilhões de euros no ciclo 2021-2027, sai por chamadas competitivas públicas, com critérios divulgados e resultados contestáveis. Um porto que fica fora do mapa central sabe o que perdeu e por quê. Aqui, uma norma que trava um terminal por sete anos não rende uma linha de manchete.

Há uma velha parábola do mundo da propaganda que explica o fenômeno. O ovo de pata é maior e mais nutritivo que o de galinha. Por que ninguém o compra? Porque a pata bota em silêncio, e a galinha anuncia cada ovo com um escândalo. A logística brasileira é a pata: entrega um ovo grande, essencial, e não faz barulho. Chamo isso de o silêncio da pata.

O setor portuário sabe medir tonelada, calado e prancha; ainda não aprendeu a medir e comunicar o que cada decisão custa ao consumidor, ao exportador e ao emprego. Fala em jargão que ninguém entende, espalha seus dados por dezenas de fontes e não oferece à sociedade uma métrica única, periódica e compreensível, como o mercado financeiro oferece toda segunda-feira.

A saída passa por copiar deliberadamente o setor econômico. Proponho um Focus dos Portos: um boletim periódico, construído com o setor privado e a academia, que consolide expectativas de capacidade, filas, custo de espera e investimento contratado, porto a porto, e que meça, como fazem o Focus e os índices de confiança, a expectativa e o ânimo do mercado diante de cada decisão e de cada decisor portuário.

Indicadores simples, para a imprensa e o Congresso entenderem, e cobrarem. O primeiro indicador já existe e foi medido aqui: o porto que jogamos no mar todo ano, que sugiro chamar de Filômetro.

Passa também por levar cada decisão relevante, de gestor, de modelo e de norma, aos fóruns onde a sociedade efetivamente decide: as comissões do Congresso, o Judiciário quando for o caso e, sobretudo, a mesa do Presidente da República. A infraestrutura logística sustenta 95% do que o Brasil vende ao mundo e merece deixar de ser assunto de especialista. É por ela que o desenvolvimento vai passar, e ela precisa fazer barulho à altura do ovo que bota.

Luís Cláudio Santana Montenegro escreve quinzenalmente para o BE News, com seus artigos publicados às quartas-feiras

PROPONHO UM FOCUS DOS PORTOS: UM BOLETIM PERIÓDICO, CONSTRUÍDO COM O SETOR PRIVADO E A ACADEMIA, QUE CONSOLIDE EXPECTATIVAS DE CAPACIDADE, FILAS, CUSTO DE ESPERA E INVESTIMENTO CONTRATADO, PORTO A PORTO, E QUE MEÇA, COMO FAZEM O FOCUS E OS ÍNDICES DE CONFIANÇA, A EXPECTATIVA E O ÂNIMO DO MERCADO DIANTE DE CADA DECISÃO E DE CADA DECISOR PORTUÁRIO

TRANSPORTES | Portos > Opinião



BAYARD UMBUZEIRO NETO
Vice-presidente e CEO da Transbrasa

opinioao@portalbenews.com.br

► GESTÃO

O porto que queremos depende do retroporto que planejamos

Santos (SP) discute há décadas a criação de uma zona portuária industrial, de uma zona de processamento de exportação e de diferentes alternativas para ampliar a agregação de valor às cargas que passam pelo maior complexo portuário da América Latina. O debate é importante, mas talvez esteja faltando uma pergunta anterior: onde está a infraestrutura necessária para dar retaguarda ao crescimento do porto?

O mundo vem respondendo a essa questão de maneira cada vez mais clara. Os grandes complexos portuários estão deixando de ser apenas lugares onde navios atracam, contêineres são movimentados e cargas seguem viagem. A infraestrutura de retaguarda passou a fazer parte da própria estratégia portuária, reunindo armazenagem, consolidação, distribuição, processamento, serviços aduaneiros e conexões com diferentes modais. Não se trata apenas de criar mais terminais, mas de construir o ecossistema que permite ao porto funcionar melhor.

Essa discussão ganha ainda mais relevância em Santos. O retroporto, embora não tenha um marco legal específico que o defina, já desempenha uma função essencial na cadeia. São terminais alfandegados, Redex, depots, instalações para líquidos, armazéns e transportadoras que recebem, armazenam, movimentam e preparam cargas destinadas ao transporte aquaviário ou dele provenientes. É uma estrutura que, muitas vezes, permanece invisível quando se fala em investimentos portuários, embora ajude a explicar os próprios recordes alcançados pelo Porto de Santos.

A lógica é simples. O navio é um dos ativos mais caros de toda a cadeia. Quanto mais rapidamente a carga puder ser retirada, armazenada, consolidada, inspecionada ou encaminhada, maior será a capacidade de liberar espaço e acelerar a rotatividade dos berços. Quando a retaguarda congestionada, o problema deixa de ser apenas do retroporto e passa a comprometer o sistema inteiro.

Por isso, não basta ampliar a capacidade de movimentação na margem do estuário. É preciso garantir que existam área, infraestrutura e conectividade suficientes para absorver esse crescimento. Os números ajudam a dimensionar o desafio. Uma estimativa apresentada pelo setor aponta que cada metro quadrado de zona primária demanda entre dois e três metros quadrados de retroporto. Em Santos, a necessidade de área retroportuária poderá crescer cerca de 90% até 2040, passando de, aproximadamente, 1,95 milhão para 3,75 milhões de metros quadrados.

A expansão prevista do porto, portanto, não pode ser pensada

isoladamente. Há também uma questão econômica. Uma sondagem setorial realizada com 30 empresas do segmento estima que as atividades retroportuárias movimentem cerca de R\$ 15 bilhões por ano e representem cerca de 42% do PIB da Baixada Santista. São estimativas, e não dados censitários completos, mas ajudam a dimensionar a relevância econômica de uma atividade que muitas vezes é tratada como acessória. São milhares de empregos diretos e indiretos, centenas de milhões de reais em salários, tributos e investimentos privados.

Não estamos falando de uma atividade periférica. Estamos falando de uma parte relevante da economia regional e de uma infraestrutura que sustenta o comércio exterior brasileiro.

O problema é que planejamentos portuário e urbano ainda caminham, muitas vezes, em velocidades distintas. Áreas estratégicas para a logística competem com outras vocações de ocupação do território, enquanto a expansão imobiliária reduz as possibilidades futuras de instalação de atividades que dependem de grandes áreas e proximidade com o porto.

Esse é um debate que precisa ser enfrentado antes que a falta de espaço se transforme em uma restrição ainda maior à competitividade.

O mundo já mostra que o retroporto pode ser muito mais do que uma área de apoio. Em diferentes países, portos estão sendo associados a parques logísticos, zonas industriais, centros de distribuição, ferrovias e estruturas de processamento. A lógica é integrar os elos para reduzir deslocamentos, tempo, custos e ineficiências.

Santos precisa encontrar sua própria solução, respeitando suas características territoriais, ambientais e urbanas. Porém, não pode continuar tratando o retroporto como uma questão secundária. Afinal, um porto é um sistema e seu desempenho não é determinado apenas pelo que acontece no cais, mas pela capacidade de toda a cadeia de absorver, movimentar e distribuir as cargas.

Durante anos, discutimos como aumentar o tamanho e a capacidade do Porto de Santos. A próxima etapa do debate precisa ser mais ampla: como construir a retaguarda que permitirá a esse porto continuar crescendo? Porque a competitividade do futuro não estará apenas nos berços, nos guindastes ou na profundidade do canal. Estará, também, no que existe atrás deles.

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

UM PORTO É UM SISTEMA E SEU DESEMPENHO NÃO É DETERMINADO APENAS PELO QUE ACONTECE NO CAIS, MAS PELA CAPACIDADE DE TODA A CADEIA DE ABSORVER, MOVIMENTAR E DISTRIBUIR AS CARGAS

Sul Export começa com agenda voltada à infraestrutura regional

Programação em Foz do Iguaçu reúne debates sobre portos, hidrovias, multimodalidade, indústria naval, logística transfronteiriça e financiamento

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

O Sul Export começa nesta quinta-feira (17), em Foz do Iguaçu (PR), reunindo representantes do setor público, empresas, entidades e especialistas para discutir os principais desafios da infraestrutura de transportes e da logística da região Sul. O fórum terá debates sobre portos, hidrovias, ferrovias, rodovias, integração multimodal, indústria naval e offshore, além de sustentabilidade e financiamento de projetos.

A programação será aberta pela manhã, com a participação de autoridades e representantes do setor de infraestrutura. Ao longo do dia, os painéis vão tratar de temas ligados à capacidade dos corredores logísticos do Sul, à competitividade dos embarcadores e às condições necessárias para ampliar investimentos públicos e privados.

Um dos primeiros debates será dedicado às diretrizes para projetos de energia eólica offshore, com atenção à segurança da navegação, à regulamentação e à necessidade de adequação da infraestrutura aquaviária. O tema também envolve a organização das cadeias de suprimentos necessárias para atender futuros projetos de

geração de energia no mar.

A infraestrutura aquaviária terá espaço ainda em uma discussão sobre o desenvolvimento e a concessão de hidrovias e de serviços nos portos da região Sul. Entre os assuntos previstos estão modelos de concessão, atração de capital privado, resiliência climática, dragagem estruturante e manutenção de calados.

À tarde, o Sul Export passará a discutir as demandas do setor produtivo e os efeitos da infraestrutura sobre os custos logísticos. O debate deverá abordar investimentos em portos e recintos alfandegados, formação de corredores multimodais e alternativas de financiamento para grandes projetos.

A integração entre os diferentes modos de transporte será outro eixo do encontro. O painel sobre multimodalidade e conectividade terá como temas a logística transfronteiriça, a Tríplice Fronteira, os portos secos, a Malha Sul e a articulação entre rodovias, ferrovias e instalações alfandegadas.

O fórum também reservará espaço para a indústria naval e offshore. A discussão deverá envolver planejamento de novos projetos, cadeia de fornecimento de insumos e equipamentos, conteúdo local e sustentabilidade nas atividades de óleo e gás.

Outro bloco será dedicado aos chamados corredores logísticos sustentáveis, com debates sobre

financiamento verde, critérios utilizados para classificar projetos de infraestrutura como sustentáveis e a capacidade de atração de recursos de fundos internacionais.

Realizado em uma região marcada pela circulação internacional de cargas e pela proximidade com Paraguai e Argentina, o Sul Export coloca a integração logística entre diferentes modais e países entre os temas centrais desta edição. O encontro também terá discussões jurídicas e institucionais relacionadas aos investimentos em infraestrutura.

A programação do fórum segue na sexta-feira (18), com uma agenda de visitas técnicas em Foz do Iguaçu e na região.

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; Tomé Franca, ministro de Portos e Aeroportos; Fernando Furiatti, secretário de Infraestrutura e Logística do Estado do Paraná; 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; Regilânio Isaías Aguiar de Melo, comandante do Segundo Centro Integrado da Força Aérea Brasileira; Hugo Pastore, diretor-executivo da Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas; José Roberto Campos, presidente do Conselho Nacional do Brasil Export; Jesualdo Silva, presidente do Conselho do Sul Export; Djalma Vilela, presidente do Mercosul 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

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; Paulo Bertinetti, diretor-presidente do Tecon Rio Grande

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: Núria Bianco, diretora de Inteligência de Mercado do Grupo Brasil Export

• 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; Roberto Bisogni, diretor de

Planejamento Operacional e Logística da Klabin; Rodrigo Buffara Farah, CEO da Cotriguaçu Cooperativa Central; Thiago Meirelles, sócio da AVREN; Alberto Machado, diretor de Comunicação e Relações Institucionais do Porto Itapoá

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); Fabiano Queiroz Diniz, delegado-adjunto da Alfândega da Receita Federal 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
Apresentação: Marcelo Petry, diretor de Relações Institucionais da Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura (ABDInfra)

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

MINERAÇÃO

Lula sanciona sem vetos política de minerais críticos

Nova lei cria incentivos fiscais, fundo garantidor e obrigações de investimento em pesquisa e inovação para o setor

Estadão Conteúdo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva sancionou, na quarta-feira (16), sem vetos, a lei que institui a Política Nacional de Minerais Críticos, Estratégicos e Ter-

ras Raras. A aprovação da proposta pelo Congresso neste mês foi resultado de um acordo entre Lula e o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União Brasil-AP). Segundo o Broadcast Político, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado, o tema também é tratado pela campanha do presidente como um ativo eleitoral.

Lula também assinou um decreto para instalar o Conselho Nacional para a

Industrialização de Minerais Críticos. A ministra da Casa Civil, Miriam Belchior, afirmou que a primeira reunião do colegiado poderá ocorrer em até dez dias.

A nova lei estabelece mecanismos de financiamento, incentivos fiscais, pesquisa e inovação, além de instrumentos de controle sobre operações consideradas sensíveis aos interesses nacionais.

O texto define como minerais críticos os “recursos

minerais necessários para setores-chave da economia nacional, cuja disponibilidade está ou pode vir a estar em risco de abastecimento devido a limitações na cadeia de suprimento, cuja escassez pode afetar seriamente a economia do País”.

Já os minerais estratégicos são definidos como “recursos minerais relevantes para o País decorrente de reservas significativas e que sejam essenciais para a economia da geração de superávit da balança comercial, para desenvolvimento tecnológico ou para a redução das emissões de Gases de Efeito Estufa”.

No campo dos incentivos fiscais, a lei cria o Programa Federal de Beneficiamento e Transformação de Minerais Críticos e Estratégicos (PFMCE), que prevê a concessão de créditos fiscais entre 2030 e 2034 no valor de R\$ 1 bilhão por ano, totalizando R\$ 5 bilhões no período. O benefício poderá corresponder a até 20% dos dispêndios realizados pelos projetos contemplados.

A legislação também cria um fundo garantidor de até R\$ 5 bilhões, com participação da União de até

R\$ 2 bilhões. O objetivo é oferecer garantias a empreendimentos e atividades relacionados à produção dos minerais enquadrados como críticos ou estratégicos.

Empresas que atuam em pesquisa, lavra, beneficiamento e transformação desses minerais terão de aplicar anualmente uma parcela de sua receita operacional bruta. A obrigação valerá por seis anos, com divisão de acordo com o tipo de atividade.

Foi estabelecido um mínimo de 0,2% da receita operacional bruta de cada empresa para a integralização de cotas no fundo garantidor, estimado em R\$ 5 bilhões e formado com recursos públicos e privados.

Além disso, durante o mesmo período de seis anos, as empresas deverão destinar pelo menos 0,3% da receita operacional bruta a projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica relacionados à pesquisa, lavra, beneficiamento e transformação de minerais críticos ou estratégicos. Após esse prazo, o percentual mínimo passará para 0,5%.



Divulgação

Além de sancionar a política de Minerais Críticos, Estratégicos e Terras Raras, Lula assinou um decreto para instalar o Conselho Nacional para a Industrialização de Minerais Críticos

Presidente diz que minerais críticos não serão entregues “a preço de banana”

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou, na quarta-feira (16), que “traidores da Pátria” prometeram entregar minerais críticos e terras raras brasileiros “a preço de banana” aos Estados Unidos. A declaração foi feita durante a cerimônia de sanção da Política Nacional de Minerais Críticos, Estratégicos e Terras Raras, no Palácio do Planalto.

“Como sempre, os traidores da Pátria, mais uma vez, caíram de joelhos diante dos Estados Unidos, prometeram entregar nossos minerais críticos e terras raras, em estado bruto, a preço de banana, como aconteceu no passado com nosso minério de ferro. Não permitiremos que a história se repita”, declarou.

Lula afirmou ainda que o governo não permitirá

que recursos minerais sejam explorados em condições que prejudiquem o Brasil e fez referência a ciclos históricos de exploração das riquezas do País.

“Que os inimigos do Brasil entendam de uma vez por todas: nossa soberania não está à venda. As riquezas do Brasil têm um único dono: o povo brasileiro”, disse Lula, que classificou as terras raras e

os minerais críticos como a “grande novidade do século”.

Participaram da solenidade os ministros Alexandre Silveira (Minas e Energia), Dario Durigan (Fazenda), Esther Dweck (Gestão e Inovação), José Guimarães (Relações Institucionais), Luciana Santos (Ciência, Tecnologia e Inovação), Miriam Belchior (Casa Civil), Márcio Elias Rosa (Desenvolvimento,

Indústria, Comércio e Serviços) e Sidônio Palmeira (Comunicação Social).

O presidente também agradeceu ao Congresso Nacional pela aprovação da proposta e afirmou que pretende envolver universidades e institutos na criação de novos cursos relacionados às terras raras, com o objetivo de formar profissionais capacitados para atuar no setor.

Conab eleva safra para 361,7 milhões de toneladas

Produção cresce 2,6% sobre o ciclo anterior, com recordes previstos para soja e algodão e avanço do milho na temporada 2025/26

Estadão Conteúdo

A produção brasileira de grãos na safra 2025/26 deve alcançar 361,7 milhões de toneladas, o que representa uma alta de 2,6% em comparação com a temporada anterior e de 0,3% frente ao levantamento de agosto. A estimativa incorpora o avanço da colheita do milho segunda safra, que registra produtividades acima do previsto, informa a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) em seu 12º e último Levantamento sobre a safra 2025/26, divulgado nesta terça-feira, 15.

Entre os dados apurados pela Companhia, a área de plantio no País cresceu 1,7% em comparação com o ciclo 2024/25, alcançando 83,5 milhões de hectares. Os maiores incrementos ocorreram na cultura da soja, que incorporou 1,3 milhão de hectares (2,7%), no milho, com aumento de 762,5 mil hectares (3,5%), e no sorgo, com alta de 32,9% (537 mil hectares).

Em agosto, os volumes de chuva superaram 90 mm na Região Sul, no sul de São Paulo e no litoral do Nordeste. Em contrapartida, diversas áreas do Centro-Oeste, do Norte e do interior nordestino registraram acumulados inferiores a 40 mm. O tempo seco favoreceu a colheita no Centro-Oeste e no Sudeste, ao passo que o excesso de chuva no Sul afetou pontualmente as lavouras de trigo. As tempe-

raturas máximas passaram de 36 °C em cinco estados, e houve episódios de geadas, principalmente no Rio Grande do Sul.

Para os próximos meses, a previsão climática indica cenários distintos para a agricultura brasileira. Em grande parte do Norte e do Nordeste, as chuvas devem ficar abaixo da média. Já a Região Sul tem previsão de chuvas acima da média, com risco de excesso hídrico em áreas do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina. Esse quadro decorre da persistência do fenômeno El Niño entre setembro e novembro.

As estimativas para a safra 2025/26 revelam variações entre as principais culturas. Soja, milho e algodão apresentam projeção de crescimento, enquanto arroz, feijão e trigo recuam frente ao ciclo anterior. A soja deve atingir 180,4 milhões de toneladas, e o trigo apresenta o maior recuo, de 27,1%.

A safra de soja está

projetada em 180,4 milhões de toneladas, a maior produção já registrada na série de acompanhamento da Conab. O montante representa uma alta de 5,2% sobre o ciclo anterior, com expansão de 2,7% na área plantada e ganho de 2,5% na produtividade. As exportações devem atingir patamar recorde com embarques previstos em 116,2 milhões de toneladas.

Para o algodão, a previsão indica 4,14 milhões de toneladas para o ciclo 2025/26, nível mais elevado da série histórica. Mesmo com a retração de 3,2% na área cultivada (estimada em 2,02 milhões de hectares), a produtividade das lavouras avança 4,9% e atinge o pico de 2.053 kg/ha de pluma. A produção supera em 1,5% o resultado de 2024/25 e fica 1,4% acima da estimativa de agosto.

O volume total de milho está calculado em 144 milhões de toneladas, crescimento de 2% sobre a tem-

porada anterior. A primeira safra registra produtividade recorde de 7.191 kg/ha (alta de 8,8%), enquanto a segunda safra prevê 112,1 milhões de toneladas, ficando apenas 1% abaixo do recorde anterior. Já a terceira safra deve recuar 20,1%, fechando em 2,39 milhões de toneladas.

Feijão, arroz e trigo

A produção de feijão é estimada em 2,95 milhões de toneladas, o que confirma um recuo de 3,6% em relação ao período anterior. A retração decorre principalmente da redução de 5,7% na área cultivada, embora o rendimento médio tenha crescido 2,2%, alcançando 1.161 kg/ha. Para o abastecimento doméstico, a demanda projetada é de 2,7 milhões de toneladas, mantendo o patamar da safra passada.

A safra de arroz deve somar 11,08 milhões de toneladas em 2025/26, o que significa uma queda de

13,2% em relação ao ciclo anterior. A retração reflete principalmente a redução de 14% na área plantada — calculada em 1,52 milhão de hectares —, apesar do ganho de 1% na produtividade média, que chega a 7.303 kg/ha. Segundo o levantamento da Conab, a opção por menor área decorre de preços menos remuneradores ao produtor e da migração para culturas como soja e milho.

A produção de trigo deve alcançar 5,74 milhões de toneladas em 2025/26, queda de 27,1% em relação ao ciclo passado. O recuo reflete a redução de 21,2% na área cultivada e da menor produtividade média (2.978 kg/ha, queda de 7,5%). Com a retração na oferta nacional, as importações do cereal são estimadas em 7,06 milhões de toneladas.

A Conab observou que continuará atualizando os dados das culturas que ainda permanecem em campo nos próximos levantamentos.

Divulgação



A safra de soja está projetada em 180,4 milhões de toneladas, a maior produção já registrada na série. O montante representa uma alta de 5,2% sobre o ciclo anterior

INOVAÇÃO & TECNOLOGIA

Foguete testa sistema de recuperação de plataforma espacial no RN

Lançamento na Barreira do Inferno avalia paraquedas da PSM-R, usada em experimentos científicos em microgravidade

Estadão Conteúdo

O foguete que transporta a Plataforma Suborbital de Microgravidade Recuperável (PSM-R) foi lançado nesta terça-feira, 15, do Centro de Lançamento da Barreira do Inferno (CLBI), em Parnamirim, no Rio Grande do Norte, para testar em voo o sistema de recuperação por paraquedas da plataforma.

A Agência Espacial Brasileira (AEB) informou que o lançamento é a principal atividade da missão Operação Potiguar 2, que ocorre entre 31 de agosto e 19 de setembro. A primeira etapa, realizada em 2024, tinha como objetivo verificar procedimentos e sistemas associados ao lançamento.

Nesta segunda fase, o foco foi testar, em condições reais de voo, o sistema de recuperação por



Divulgação

O lançamento é a principal atividade da missão Operação Potiguar 2. A primeira etapa, realizada em 2024, visava verificar procedimentos e sistemas associados ao lançamento

paraquedas da PSM-R, equipamento do Programa Microgravidade desenvolvido pelo Instituto de Aeronáutica e Espaço (IAE), pela empresa Orbital Engenharia e pela AEB.

Segundo a AEB, o sistema de recuperação é formado por um conjunto de paraquedas que permite o retorno da plataforma e o resgate da carga útil no mar. Isso é necessário para pesquisas que dependem do retorno de amostras aos laboratórios.

O recurso também

possibilita o reaproveitamento de equipamentos e reduz o intervalo entre os lançamentos, além de ter custo significativamente menor.

A PSM-R dá suporte a experimentos científicos e tecnológicos durante o voo, fornecendo energia, transmitindo dados por telemetria e controlando sua orientação. Esses recursos permitem manter a plataforma estável e reduzir seus movimentos de rotação durante o voo.

A agência afirmou que

o teste em voo é importante para a qualificação do sistema, porque as condições enfrentadas pelos paraquedas durante o retorno não podem ser reproduzidas integralmente em ensaios terrestres.

O lançamento ocorreu com o veículo de sonda-gem VS-30 V16, desenvolvido pelo IAE. É um veículo suborbital de um estágio, movido a propelente sólido, que utiliza lançamento por trilho e estabilização por meio da aerodinâmica e da rotação.

Destinado ao transporte de cargas úteis para altitudes superiores a 100 quilômetros, o veículo permite a realização de experimentos em condições de microgravidade durante parte do voo.

A PSM-R transportou módulos destinados a experimentos científicos. Um deles tem como objetivo avaliar os efeitos da microgravidade sobre microrganismos durante o voo suborbital, além de verificar os efeitos das vibrações sobre a viabilidade de celular.

A expectativa é de que a plataforma atinja um apogeu - ponto mais alto da trajetória - de aproximadamente 150 quilômetros, com base em voos anteriores. Não há previsão de quando os resultados serão divulgados, mas eles deverão fornecer dados para a avaliação do sistema de recuperação da PSM-R e para o desenvolvimento de futuras atividades de pesquisa em microgravidade.

Meta lança assinatura de IA com planos a partir de US\$ 2,99

Meta One reúne recursos extras para usuários, criadores e empresas no Instagram, Facebook, WhatsApp e Meta AI

Estadão Conteúdo

A Meta anunciou nesta terça-feira, 15, seu serviço de assinatura de inteligência artificial (IA) Meta One,

com planos individuais, para criadores de conteúdo e empresas. Segundo a companhia dona do Facebook, o Meta AI continuará sendo gratuito, e as assinaturas do Meta One servirão para desbloquear capacidades mais especializadas e uso expandido de IA.

“Estamos lançando com

mais de 50 recursos no Instagram, Facebook, WhatsApp e Meta AI, e expandiremos para Edits, óculos de IA e mais ao longo do tempo”, disse a empresa em um comunicado. Os pacotes para criadores e empresas oferecem ferramentas profissionais, como verificação, análises avançadas

e suporte aprimorado nas plataformas de mídia social, acrescentou.

Nos testes iniciais, a Meta disse que mais da metade dos assinantes interagiu com recursos de IA e de expressão em seus planos combinados, com recursos de IA e efeitos de voz no Instagram entre as princi-

pais razões pelas quais as pessoas assinaram.

Os planos Meta One estão disponíveis globalmente e começam a partir de US\$ 2,99 por mês para produtos únicos, US\$ 7,99 por mês para pacotes individuais e US\$ 14,99 ao mês para pacotes de criadores de conteúdo e empresas.

COMÉRCIO EXTERIOR

Ministro vê EUA como parceiros, mas não como grandes aliados

Márcio Elias Rosa, chefe do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, reconhece que o Brasil não pode abrir mão desta relação, mas diz que a parceria está difícil

Júlio César Silva / MDIC

Estadão Conteúdo

O ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Márcio Elias Rosa, afirmou nesta quarta-feira, 16, que não se pode abrir mão dos Estados Unidos como parceiros comerciais, mas que o país não tem se mostrado um grande aliado do Brasil.

“Nós não podemos abrir mão dos Estados Unidos, mas vamos lembrar que eles não têm que se mostrado grandes aliados. De maio do ano passado para cá está difícil, a relação não está simples”, afirmou o ministro, enquanto participava da assinatura do Acordo de Cooperação técnica MDI-C-Sistema Indústria na Confederação Nacional da Indústria (CNI).

Ele disse ainda que a China também é uma

grande ameaça ao comércio brasileiro. Segundo ele, o Brasil tem ficado entre um parceiro que gostaria de tomar os mercados, em referência à China, e outro que se mostra hostil, que são os EUA. Ambos são os dois maiores parceiros comerciais do Brasil.

“De um lado nós temos um parceiro comercial que quer tomar o nosso mercado, e de outro um parceiro comercial que se mostra hostil, com barreira tarifária aos nossos produtos, e nós estamos falando do primeiro e do segundo parceiro comercial”, completou Márcio Elias Rosa.

O ministro também citou que o governo deve finalizar o acordo com o Canadá e que, agora, o Japão também tem dito publicamente que quer um acordo de livre comércio com o País.

Para ele, o Brasil não pode se dar ao luxo de não ter política industrial, a qual precisa conter mecanismos de defesa comercial, porque o mundo do comércio internacional



Márcio Elias Rosa lembrou que, de maio do ano passado para cá, a relação comercial com os EUA não tem sido simples por causa das sobretaxas

mudou e agora não adiantam mais medidas simples - como as antidumping, exemplificou - para proteger a indústria nacional.

O ministro disse que ainda há motivos para ter esperança no crescimento e desenvolvimento nacional, visto que o País já está com cerca de US\$ 55 bilhões de saldo comercial até o fim de agosto e deve terminar o ano com mais de US\$ 90 bilhões nesse quesito.

Crise no STF

Márcio Elias iniciou seu discurso na CNI citando que estava triste com o dia anterior. Sem citar diretamente o julgamento no Supremo Tribunal Federal (STF) sobre a possibilidade de se investigar o ministro Alexandre de Moraes, ele disse que o fato não era bom para o País.

“Eu estou muito triste, o Brasil hoje não amanheceu melhor do que amanheceu

nos outros dias, o que nós assistimos ontem não foi bom, ninguém é ingênuo a ponto de achar que isso não tem nenhuma implicação”, declarou o ministro.

Ele disse achar tudo “muito estranho e desconfortável” em relação à crise no STF, mas, perguntado se achou o pedido de vista do ministro Flávio Dino uma ação protelatória, Márcio Elias disse que não iria comentar o caso pelo governo.

Cônsul elogia acordo Mercosul-Efta

Segundo Trond Gabrielsen, pacto é novo passo nas relações econômicas Brasil-Noruega

Estadão Conteúdo

O acordo Mercosul-Efta representa um novo passo nas relações econômicas entre Brasil e Noruega, afirmou nesta quarta-feira o cônsul-geral da Noruega no Rio de Janeiro, Trond Gabrielsen, que tomou posse em agosto.

O tratado entre o bloco sul-americano e a Associação Europeia de Livre Co-

mércio (formada por Suíça, Noruega, Islândia e Liechtenstein) foi assinado em setembro de 2025. Segundo o cônsul, a área de livre comércio entre Brasil e Noruega tem entrada em vigor prevista para 1º de novembro de 2026.

“Isso significa que as vantagens do acordo entrarão em vigor para o comércio bilateral em 1º de novembro. E isso vale para todos os setores porque há vários planos de redução de tarifas. É um novo passo nas

relações econômicas entre Brasil e Noruega”, afirmou o novo cônsul em café da manhã com jornalistas.

O acordo Efta-Mercosul abrange uma área de 300 milhões de consumidores. Estima-se que o Brasil terá acesso a 14,3 milhões de consumidores europeus.

Com a vigência do acordo, mais de 50% das exportações norueguesas terão tarifas zeradas. Entre os produtos isentos está o salmão, atualmente tarifado em 10%. “As demais

tarifas serão reduzidas gradualmente de 4 a 15 anos”, disse o diplomata.

Apesar da importância comercial e da presença norueguesa no setor de óleo e gás brasileiro, ainda não há detalhes sobre o impacto sobre a atividade. A expectativa é que a prestação de serviços seja afetada de forma indireta. Atualmente, mais de 80 empresas offshore norueguesas atuam no Brasil. As companhias oferecem tecnologias específicas em perfuração, automação e

operações de menor emissão. “O Brasil é um dos mercados internacionais mais importantes para a indústria offshore norueguesa”, reforçou o cônsul.

Gabrielsen destacou que o Brasil é o maior parceiro comercial da Noruega na América Latina, sendo o 5º maior destino do investimento norueguês no mundo. Em 2024, último dado disponível, o investimento norueguês acumulado no Brasil alcançou US\$ 14 bilhões.

FINANÇAS

Copom reduz juros para 13,75%, último corte antes das eleições

Comitê de Política Monetária do Banco Central confirma expectativa do mercado financeiro e reduz a Taxa Selic em 0,25 ponto percentual. Este foi o quinto corte consecutivo

Estadão Conteúdo

Apesar das tensões em torno da guerra no Oriente Médio e do fenômeno climático El Niño, o Banco Central (BC) cortou os juros pela quinta vez seguida. Por unanimidade, o Comitê de Política Monetária (Copom) reduziu a Taxa Selic, juros básicos da economia, em 0,25 ponto percentual, para 13,75% ao ano. A decisão era esperada pelo mercado financeiro.

“O ambiente externo permanece incerto em função da indefinição acerca dos conflitos armados no Oriente Médio e da incerteza sobre a política monetária em algumas economias avançadas. Tal cenário exige cautela por parte de países emergentes em ambiente marcado por elevação da volatilidade de preços de ativos e commodities”, diz comunicado.

De junho de 2025 a março deste ano, a Selic ficou em 15% ao ano, o maior nível em quase 20 anos. O Copom voltou a cortar os juros em abril, num cenário de queda da inflação. No entanto, o agravamento da guerra no Oriente Médio e o início do fenômeno El Niño dificultam o trabalho do Copom.

O Copom esteve desfalcado porque o mandato dos diretores de Organização do Sistema Financeiro, Renato Gomes, e de Política Econômica, Diego Guillen, expirou no fim de 2025.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva até agora não encaminhou as indicações dos substitutos ao Congresso Nacional.

A Selic é o principal instrumento do Banco Central para manter sob controle

a inflação oficial, medida pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA). Em agosto, o índice ficou negativo em 0,32%, o menor nível em quatro anos, beneficiado pelo bônus de Itaipu nas contas de luz. No acumulado de 12 meses, o índice recuou para 4,22%, contra 4,44% em julho.

O preço dos alimentos também contribuiu para a queda da inflação em agosto, tendo recuado 0,34% no mês passado. No entanto, o início do El Niño deverá encarecer a comida nos próximos meses, representando um desafio adicional para a política monetária.

Pelo novo sistema de meta contínua, em vigor desde janeiro de 2025, a meta de inflação que deve ser perseguida pelo BC, definida pelo Conselho Monetário Nacional, é de 3%, com intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual para cima ou para baixo. Ou seja, o limite inferior é 1,5% e o superior é 4,5%.

No modelo de meta contínua, a meta passa a ser

POR UNANIMIDADE, O COMITÊ DE POLÍTICA MONETÁRIA (COPOM) REDUZIU A TAXA SELIC, JUROS BÁSICOS DA ECONOMIA, EM 0,25 PONTO PERCENTUAL, PARA 13,75% AO ANO. A DECISÃO ERA ESPERADA PELO MERCADO FINANCEIRO.

apurada mês a mês, considerando a inflação acumulada em 12 meses. Em setembro de 2026, a inflação desde outubro de 2025 é comparada com a meta e o intervalo de tolerância. Em outubro de 2026, o procedimento se repete, com apuração a partir de novembro de 2025. Dessa forma, a verificação se desloca ao longo do tempo, não ficando

do mais restrita ao índice fechado de dezembro de cada ano.

No último Relatório de Política Monetária, divulgado no fim de junho pelo Banco Central, a autoridade monetária elevou, de 3,9% para 5,2%, a previsão do IPCA em 2026, mas a estimativa será revista, por causa da recente queda da inflação.

Queda no pessimismo

As previsões do mercado estão menos pessimistas. De acordo com o boletim Focus, pesquisa semanal com instituições financeiras divulgada pelo BC, a inflação oficial deverá fechar o ano em 4,9%, acima do teto da meta, de 4,5%. Antes do início da guerra no Oriente Médio, as estimativas do mercado estavam em 3,95%.

“Em relação ao cenário doméstico, o conjunto dos indicadores divulgados desde a última reunião mostra uma moderação gradual da atividade econômica,

principalmente em setores mais cíclicos, embora ainda em patamar resiliente, e mercado de trabalho aquecido. Nas divulgações mais recentes, a inflação cheia e a média das medidas subjacentes desaceleraram, situando-se abaixo do limite superior do intervalo de tolerância, porém ainda acima da meta”, afirma comunicado do BC.

Crédito menos caro

A redução da taxa Selic impulsiona a economia. Isso porque juros mais baixos barateiam o crédito e estimulam a produção e o consumo. Por outro lado, taxas menores dificultam o controle da inflação.

No último Relatório de Política Monetária, o Banco Central elevou para 2% a previsão de crescimento da economia em 2026.

O mercado projeta crescimento mais baixo. Segundo a última edição do boletim Focus, os analistas econômicos preveem expansão de 1,89% do PIB em 2026. Há quatro semanas, a estimativa estava em 1,98%

A taxa básica de juros é usada nas negociações de títulos públicos no Sistema Especial de Liquidação e Custódia (Selic) e serve de referência para as demais taxas de juros da economia. Ao reajustá-la para cima, o Banco Central segura o excesso de demanda que pressiona os preços, porque juros mais altos encarecem o crédito e estimulam a poupança.

Ao reduzir os juros básicos, o Copom barateia o crédito e incentiva a produção e o consumo, mas enfraquece o controle da inflação. Para cortar a Selic, a autoridade monetária precisa estar segura de que os preços estão sob controle e não correm risco de subir.



Rafa Neddermeyer / Agência Brasil

Em comunicado, o Banco Central informou que o ambiente externo permanece incerto por conta da guerra no Oriente Médio e isso exige cautela na política monetária

Apesar de tom duro do Fed, dólar tem queda com eleição no radar

Depois de tocar a máxima à tarde, em sintonia com o pico registrado no exterior, a moeda americana encerrou a quarta-feira cotada a R\$ 5,15, em ligeira baixa de 0,07%

Magnific

Estadão Conteúdo

O dólar esboçou um movimento de alta frente ao real ao longo da tarde desta quarta-feira, 16, em meio à onda de fortalecimento da moeda norte-americana no exterior com a expectativa de mais aperto monetário nos Estados Unidos após a decisão do Federal Reserve (Fed, o banco central norte-americano). Perdeu, no entanto, força na reta final dos negócios e fechou em ligeira baixa.

O real apresentou um dos melhores desempenhos entre as divisas mais líquidas, ao lado do peso chileno, amparado em grande parte pela perspectiva de aumento das chances de vitória do candidato do PL à Presidência da República, Flávio Bolsonaro, segundo “trackings eleitorais”, de acordo com operadores ouvidos pelo Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Gru-



Nesta semana, o dólar registra alta de 0,51% frente ao real. No mês, a moeda ainda recua 0,55%, acumulando perdas de 6,15% no ano

po Estado.

A manutenção do barril do petróleo acima da marca de US\$ 100, apesar da queda de mais de 3% nas cotações nesta quarta, também favorece a moeda brasileira, ao melhorar os termos de troca.

Além disso, dados divulgados pelo Banco Central brasileiro mostraram melhora do fluxo cambial na segunda semana de setembro, o que reduz pressões sobre

a divisa.

Depois de tocar a máxima de R\$ 5,1664, em sintonia com o pico da moeda norte-americana lá fora, o dólar à vista encerrou cotado a R\$ 5,1514, em baixa de 0,07%. Pela manhã, a mínima foi de R\$ 5,1372.

A moeda norte-americana avança 0,51% frente ao real nos três primeiros pregões da semana, mas ainda cai 0,55% em setembro, após valorização de 2,16%

no mês passado. No ano, as perdas são de 6,15%.

“O comportamento do real está muito mais ligado às expectativas para a eleição presidencial do que ao exterior. Houve uma piora momentânea, mas o quadro ainda é favorável à moeda, com as pesquisas apontando chance de vitória de Flávio Bolsonaro”, afirma o gerente de câmbio da Treviso Corretora, Reginald Galhardo.

Fed

Como esperado, o Fed elevou a taxa básica de juros em 0,25 ponto percentual, para a faixa entre 3,75% e 4%, em um comunicado enxuto e com ênfase na inflação. As previsões de dirigentes do BC dos EUA para indicadores econômicos, contidas no chamado gráfico de pontos, apontam para crescimento maior, queda do desemprego e inflação acima da meta. Doze dirigentes veem o juro básico entre 4% e 4,25% no fim de 2026, o que significa uma alta adicional de 0,25 ponto ainda em 2026.

Em coletiva de imprensa, o presidente do Fed, Kevin Warsh, adotou um tom duro. Com sinais de que a economia está se fortalecendo e uma situação “mais ou menos de pleno emprego”, o BC norte-americano “pode se dar o luxo” de se concentrar na busca pela meta de inflação. O índice DXY subia 0,65% perto do fim da tarde, a 100,265 pontos.

Bolsa recua 0,51%, aos 185 mil pontos

A pressão gerada pela Petrobras, que teve forte queda, contribuiu para o desempenho

Estadão Conteúdo

Equilibrando-se entre as expectativas para o cenário eleitoral no Brasil e para a trajetória da política monetária dos Estados Unidos, o Ibovespa terminou o dia com uma queda de 0,51%.

A pressão gerada pela

Petrobras, que teve forte recuo após uma sequência de ganhos da ação e em dia de queda do petróleo, ajudou a empurrar o principal índice da B3 de volta aos 185 mil pontos (185.547,66 pontos).

No período da tarde, o Ibovespa, que já vinha em um movimento de correção, chegou a acelerar mais as perdas depois das declarações do presidente do Federal Reserve (Fed, o banco central norte-americano), Kevin Warsh, a respeito da preocupação com a infla-

ção, que também motivou um ajuste maior nas bolsas dos EUA.

Para Vinicius Flores, gestor de investimentos e sócio da Stratton Capital Nova York, a decisão do Fed veio dentro do esperado, mas com sinais “hawkish” (inclinado à alta de juros), “sinalizando que podemos estar diante de um início de ciclo de aumentos na taxa de juros americana”. “O Fed com certeza começou o seu esforço máximo contra a inflação”, afirma.

Rodrigo Moliterno, head

de renda variável da Veeha Investimentos, pondera que a primeira reação negativa passou a ser digerida pelos investidores, que continuam na expectativa por novas pesquisas eleitorais e desdobramentos para as eleições no Brasil.

Por aqui, as apostas em uma alternância de poder seguem motivando os investidores a se expor a ativos de risco, conforme crescem as expectativas de que uma eventual vitória do senador Flávio Bolsonaro (PL) represente um maior

compromisso com uma austeridade fiscal.

“Além do driver externo, que é importante e dominante, tem drivers domésticos que têm feito preço. Temos a precificação das probabilidades da eleição, e todo esse ambiente de escândalos envolvendo o Banco Master e figuras importantes nos Três Poderes deixa uma sensação de crise generalizada que é prejudicial à avaliação do governo”, diz Luis Fernando Cezario, economista-chefe da Asset1.

JUSTIÇA

Conselho Superior do MPF vai analisar mensagens sobre Gonet

O colegiado vai debater no próximo dia 25 se a menção do procurador-geral da República em relatório da Polícia Federal compromete sua imparcialidade no caso Master

Agência Brasil

setembro debate sobre o procedimento interno acerca das menções ao procurador-geral da República, Paulo Gonet, em mensagens do ex-banqueiro Daniel Vorcaro, dono do antigo Banco Master.

O caso é relatado pelo subprocurador-geral da República, Francisco de Assis Sanseverino, um dos conselheiros, e foi aberto após

representação de deputados do partido Novo. Eles pediram para Gonet ser afastado das investigações do caso Master.

O PGR não responde a um processo administrativo, passível de punições. O conselho deverá se ater a discutir se a menção a Gonet em relatório da PF compromete sua imparcialidade no caso Master.

Rosinei Coutinho / STF



Por enquanto, Paulo Gonet não responde a um processo administrativo, passível de punições. Ele nega proximidade com Daniel Vorcaro

Em defesa enviada na terça-feira (15), Gonet disse que pode afirmar, em termos bastante diretos e simples, que não tem “com o Sr. Daniel Vorcaro relação de amizade alguma, nem muito menos interesse pessoal nos processos em que ele conste como parte ou investigado”.

Durante julgamento no Supremo Tribunal Federal (STF), também na terça, Gonet disse ter se encontrado com Vorcaro apenas uma vez, de forma “brevíssima e banal”, em decorrência da participação de um painel jurídico em Londres que tinha o Master entre os patrocinadores.

“Não existe nem tive relacionamento de proximidade com o senhor Vorcaro. O único encontro que eu tive com o senhor Vorcaro se deu, com várias autoridades, em abril de 2024. A única ligação, intermediada por advogado, foi brevíssima e banal”, disse Gonet durante a sessão sobre uma possível abertura de investigação contra o ministro Alexandre de Moraes, também por sua suposta relação com o ex-

-banqueiro Daniel Vorcaro.

Desconhecimento

Na defesa ao Conselho Superior, o PGR disse que não tinha conhecimento prévio de quem eram os patrocinadores do evento. Gonet enfatiza ainda não ter sido encontrado no telefone de Vorcaro nenhum contato relativo a ele.

Os investigadores da Operação Compliance Zero, que apura a corrupção de agentes públicos e fraudes financeiras bilionárias supostamente praticadas por Vorcaro, apontam para menções a Gonet em conversas do ex-banqueiro com o ministro do STF Alexandre de Moraes.

“Não podemos reverter isso com Paulo e Andrei”, diz Vorcaro em uma das mensagens.

Para os delegados responsáveis pela Compliance Zero, tratam-se de Paulo Gonet e Andrei Rodrigues, diretor-geral da Polícia Federal (PF). Gonet também aparece em conversas de Vorcaro com o advogado Ciro Soares.

Pai de Vorcaro tenta prisão domiciliar

Estadão Conteúdo

da possível abertura de investigação contra Alexandre de Moraes, Fachin também determinou que todos os processos relacionados ao Banco Master e às fraudes no INSS fossem remetidos a seu gabinete e suspendeu os procedimentos.

Em petição enviada ao ministro nesta quarta-feira, 16, os advogados Eugênio Pacelli de Oliveira e Frederico Horta argumentam que o STF não conseguiu decidir “qual será órgão competente e qual será o Relator” do processo na sessão realizada na

terça-feira, 15. O julgamento terminou indefinido quanto à competência de Fachin para relatar o caso que envolve Moraes.

Assim, os advogados pedem que o presidente do STF reveja e revogue a suspensão dos processos relacionados ao Master, para que o caso retorne a André Mendonça. Com a medida, o magistrado poderá analisar um pedido de conversão da prisão preventiva em domiciliar.

Henrique Vorcaro está preso preventivamente desde 14 de maio deste ano por determinação de

Mendonça, confirmada pela Segunda Turma em junho. A defesa argumentou que a prisão preventiva já dura mais de 90 dias e sem ter sido reavaliada, como determina o Código de Processo Penal. Os advogados também ressaltam que o empresário tem doença com “grande capacidade de risco de vida (diverticulite recorrente)”.

O pedido encaminhado a Fachin ainda destaca que, na petição que trata de integrantes do grupo denominado “A Turma” - do qual o pai de Vorcaro supostamente fazia parte

como operador financeiro - não há pessoas com foro privilegiado. “A matéria diz respeito à tal Turma, que seria arregimentada por Daniel Vorcaro, para fins ilícitos. Nenhum político, nenhum Ministro, nenhuma autoridade, enfim, é mencionada naqueles fatos”, diz o documento.

O grupo batizado de “A Turma” organizava ações violentas para intimidar adversários do banqueiro. De acordo com a PF, seus integrantes mantiveram as atividades criminosas mesmo após a deflagração da força-tarefa.

O pai do banqueiro Daniel Vorcaro, Henrique Vorcaro, pediu ao presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), ministro Edson Fachin, que reveja e revogue a suspensão do processo em que foi determinada sua prisão preventiva, para análise de um pedido de prisão domiciliar.

Ao assumir a relatoria

STF retoma sessões e Moraes e vota a favor de mães adotivas

O ministro, um dos pivôs da crise na Corte, participou de julgamentos normalmente e votou pela equiparação de prazos da licença-maternidade e da licença-adoicante, de 120 dias

Alejandro Zambrana / STF

Agência Brasil

O Supremo Tribunal Federal (STF) retomou nesta quarta-feira (16) as sessões regulares da Corte após a disputa interna que paralisou os trabalhos do plenário. A sessão foi aberta pelo presidente do tribunal, Edson Fachin, por volta das 14h50, e a sessão tensa de terça-feira não foi mencionada.

O ministro Alexandre de Moraes, pivô da crise no STF ao lado de André Mendonça, votou nesta quarta-feira a favor da equiparação entre os prazos de licença-maternidade e licença-adoicante para mulheres.

O voto do ministro, que é relator do caso, foi proferido durante o julgamento no qual a Corte analisa uma ação da Procuradoria-Geral da República (PGR) para igualar o tempo dos benefí-



No entendimento de Moraes, as licenças têm objetivo de criar vínculo afetivo entre mães e filhos e não podem possuir prazos diferenciados

cios.

Pelo entendimento, mães genitoras ou adotantes têm direito às licenças remuneradas de 120 dias, que podem ser prorrogadas por mais 60 dias, independentemente do tipo de vínculo trabalhista.

O prazo deve ser contado a partir do parto ou obtenção da guarda. Nos

casos de internação da mãe, o prazo vale a partir da alta da mãe ou do bebê, o que ocorrer por último.

No entendimento de Moraes, as licenças têm objetivo de criar vínculo afetivo entre mães e filhos e não podem possuir prazos diferenciados.

“Se a Constituição encerrou de vez qualquer dife-

renciação de filhos adotivos e naturais, todos são filhos. Se todos são filhos, a mãe é mãe de todos, a licença-maternidade deve ser idêntica para todos”, afirmou.

Os ministros Flávio Dino, Dias Toffoli e Cármen Lúcia acompanharam o relator. Em seguida, o julgamento foi suspenso e será retomado na próxima semana.

Entenda

A ação julgada pela Corte foi protocolada pela PGR em outubro de 2023 e pretende estender o tempo das licenças-maternidade e adoicante previsto na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), regra da iniciativa privada, para as servidoras públicas, que são regidas pela Lei 8.112/1990, conhecida como Estatuto dos Servidores Públicos, e a Lei Complementar 75/1993, o Estatuto do Ministério Público.

Pela CLT, as mães biológicas e adotantes têm direito a 120 dias de licença, prazo que pode ser prorrogado por mais 60 dias em empresas que participam do Programa Empresa Cidadã. As servidoras gestantes também podem tirar 120 dias, mas as adotantes só têm direito a 90 dias. A licença para mulher adoicante cai para 30 dias no Ministério Público.

Para PGR, o tratamento desigual em relação ao regime de contratação da mulher é inconstitucional.

Cármen rejeita ação sobre VA e VR

Associação questionava regras que atualizam o Programa de Alimentação do Trabalhador

Agência Brasil

A ministra Cármen Lúcia, do Supremo Tribunal Federal (STF), decidiu não conhecer da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 7.962, ajuizada pela Associação Brasileira das Empresas de Benefícios ao Trabalhador (ABBT) contra as novas regras que atualizam o Programa de Alimentação do Trabalhador (PAT).

Movida em maio, a ação

contestava dispositivos do Decreto nº 12 712/2025, do presidente da República, que reformulou regras do PAT.

Na ocasião, o governo justificou que as mudanças no PAT foram feitas com o intuito de baratear a alimentação do trabalhador, melhorar a margem de lucro dos restaurantes e incentivar que novos estabelecimentos passassem a aceitar o vale-alimentação (VA) e o vale-refeição (VR), aumentando a rede credenciada e dando mais opções para o trabalhador usar os benefícios.

Entre as regras, está o estabelecimento de um teto para a taxa cobrada de restaurantes por empresas de VA e VR.

A Advocacia-Geral da União (AGU) sustentou no processo que o decreto se limitou a exercer o poder regulamentar previsto na Constituição, para regulamentar uma legislação de 2022, que já disciplinava o PAT.

A manifestação da AGU destacou ainda que o setor de facilitação de benefícios é marcado por concentração econômica expressiva, com quatro operadoras

retendo cerca de 80% do mercado, e por assimetrias que justificam a intervenção estatal para estimular a concorrência e a integração entre diversos sistemas de pagamento.

Legalidade

Na decisão, a ministra Cármen Lúcia acompanhou o entendimento de que a controvérsia se situa no plano da legalidade, e não da constitucionalidade direta. Segundo a decisão, para se aferir eventual extrapolação do poder regulamentar, seria necessário o exame pré-

vio da Lei nº 6.321/1976, o que caracterizaria ofensa apenas reflexa ou indireta à Constituição, hipótese que não autorizaria o controle concentrado de constitucionalidade.

A ministra citou precedentes da própria Corte, nos quais já se havia firmado que os dispositivos regulamentares do PAT não têm caráter normativo autônomo, extraindo seu fundamento de validade da legislação ordinária, o que afasta a possibilidade de o caso ser analisado por uma Ação Direta de Inconstitucionalidade.

INTERNACIONAL

EUA critica Brasil por falhas no combate ao tráfico de drogas

Documento do Departamento de Estado enviado ao Congresso norte-americano na terça-feira também ataca o enfrentamento de outros países e cita Canadá, China e México

Divulgação / Casa Branca

Estadão Conteúdo

O governo dos Estados Unidos criticou o Canadá, a China e o México por falharem no combate às drogas, em documento enviado ao Congresso norte-americano na terça-feira e publicado nesta quarta-feira, 16.

Na avaliação, a gestão Trump também afirmou que o Brasil tem falhado no enfrentamento ao Primeiro Comando da Capital (PCC) e ao Comando Vermelho (CV).

O documento lista países ligados ao trânsito ou à produção de drogas ilícitas no ano fiscal de 2027. Segundo a Casa Branca, o Canadá e o México devem “fazer muito mais para impedir o fluxo de drogas letais” para os Estados Unidos.

“O fentanil continua sendo produzido ilegalmente em laboratórios clandestinos canadenses, e precursores químicos e drogas sintéticas continuam entrando nos Estados Unidos através do Canadá”, afirma o documento.

A gestão do republica-



A governo Donald Trump avalia que o Brasil tem falhado no enfrentamento ao Primeiro Comando da Capital (PCC) e ao Comando Vermelho (CV)

no afirma que o país vizinho precisa “medidas significativas para dismantlar laboratórios de drogas, fortalecer a segurança da cadeia de abastecimento e enfraquecer as redes criminosas e as gangues chinesas que operam” ao longo da fronteira.

Apesar das críticas, a avaliação reconheceu o governo da presidente mexicana Claudia Sheinbaum por “apreender maiores volumes de drogas, dismantlar laboratórios clandestinos e mobilizar recursos adicio-

nais das forças de segurança e militares para nossa fronteira comum”.

Ainda assim, o documento destacou que o governo mexicano deve “tomar medidas adicionais contra as organizações narcoterroristas que dominam vastas áreas de seu território e continuam a ameaçar o povo americano”.

A avaliação encaminha da ao Congresso ainda menciona a China ao afirmar que a ameaça das drogas se estende além das fronteiras do país norte-americano.

Segundo o documento, o país oriental é “a maior produtora mundial de muitos dos precursores químicos utilizados na produção ilícita de fentanil, metanfetamina e outras drogas sintéticas letais”.

China

No documento, o presidente Donald Trump afirma que abordou o assunto com seu homólogo chinês Xi Jinping, que implementou requisitos para que empresas chinesas obtenham licenças antes de

exportar precursores químicos para a América do Norte.

“No entanto, os criminosos continuam encontrando maneiras de contornar esses controles por meio do uso de precursores químicos não regulamentados”, afirmou.

“A República Popular da China precisa adotar medidas mais enérgicas para reduzir efetivamente o fluxo dessas substâncias, incluindo na lista de substâncias controladas os precursores químicos e outras substâncias solicitados pelos Estados Unidos”, acrescentou.

O documento, porém, não detalha quais ações específicas os EUA esperam das autoridades dos governos citados, incluindo o Brasil, que foi criticado por falhar “em confrontar as organizações terroristas estrangeiras designadas PCC e CV, que transformaram o Brasil em um hub para os fluxos globais de cocaína”.

A avaliação ainda destacou Afeganistão, Bolívia, Myanmar e Colômbia como países que, nos últimos 12 meses, não fizeram esforços suficientes de combate às drogas.

Drone russo atinge ônibus na Ucrânia

Ataque mata 5 pessoas e fere ao menos 7. Zelensky classificou a ação como “atrocidade”

Estadão Conteúdo

Um drone russo atingiu um ônibus de passageiros no sul da Ucrânia na madrugada desta quarta-feira, 16, matando cinco pessoas e ferindo ao menos sete, no

mais recente episódio de ataques contra transporte civil, segundo autoridades ucranianas. O presidente Volodymyr Zelensky, classificou a ação como uma “atrocidade” sem objetivo militar.

Zelensky afirmou, em publicação na rede X, que a ação “não tinha qualquer lógica militar”, relacionando o caso à ofensiva russa contínua contra logística e infraestrutura crítica. Ele

acrescentou que, também nesta quarta, um trem de passageiros foi atingido na região de Mykolaiv, com danos a uma estação ferroviária e a uma locomotiva a diesel. Cerca de 170 passageiros foram evacuados antes do impacto, segundo o presidente. Zelensky afirmou ainda que uma locomotiva elétrica na cidade de Kovel, no noroeste, também foi atingida.

Na terça-feira, o chan-

celer ucraniano Andrii Sybiha informou que ataques à rede ferroviária já danificaram ou destruíram mais de 500 locomotivas desde a invasão em larga escala, iniciada em 24 de fevereiro de 2022, e que mais da metade desses ataques ocorreu em 2026.

Sybiha pediu ajuda urgente de parceiros para obter locomotivas compatíveis com a bitola ferroviária ucraniana e financiamento.

Nesta quarta, ele afirmou que a Rússia ataca trens, estações e rotas “sabendo o quanto são essenciais” para civis, evacuações e a economia, descrevendo a ofensiva como “sistemática”.

Em entrevista, Zelensky contestou declaração anterior do presidente dos EUA, Donald Trump, de que Ucrânia e Rússia teriam concordado em parar ataques contra infraestrutura de energia.