



portalbenews.com.br



INSIGHT Luana D'Antonio:
Novo marco deve equilibrar
diferenças entre
arrendamentos e TUPs
▶ **p3**



OPINIÃO Vivian Madsen
e Renato Castro: Contas
vinculadas podem destravar
investimentos ferroviários
▶ **p15**

**Defasagem no
preço do diesel
gera risco de
desabastecimento,
alerta associação
de importadores**
▶ **HUB**

Divulgação



**TCU
aponta
atrasos
crônicos
em obras
da Fiol 2**
▶ **p14**



**SUL EXPORT 2026
Ministro defende
infraestrutura mais
integrada para a região**
Além da participação de Tomé Franca, primeiro dia do fórum
inclui discussões sobre gargalos no Paraná, acessos, investimentos,
novas plataformas e segurança jurídica ▶ **p4 a p12**

PORTOS Suzano renova certificação
internacional de segurança no Porto
de Santos ▶ **p13**

PETRÓLEO E GÁS Petrobras
vai explorar margem equatorial
da Costa do Marfim ▶ **p17**

MINERAÇÃO Conselho sobre
minerais críticos é detalhado
com 18 competências ▶ **p18**

EDITORIAL

A Região Sul e a demanda por infraestrutura

Foz do Iguaçu (PR) é uma escolha geograficamente eloquente para a realização do fórum Sul Export 2026, que trata sobre a infraestrutura do Sul do Brasil. A cidade está no vértice que une três países, às margens do Rio Paraná, num ponto de onde se enxerga simultaneamente a hidrovia que alimenta parte do escoamento da produção agrícola do Paraná e do Mato Grosso do Sul, a fronteira que conecta o Brasil ao Paraguai, pelo tráfego terrestre mais intenso da América do Sul, e a Argentina, e o potencial de integração modal que o corredor Sul nunca conseguiu explorar de forma sistematizada. E este ponto foi destacado pelo ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, em sua participação na abertura do evento. A defesa que fez do diálogo com o setor privado para orientar a alocação de recursos públicos, afirmando que “não podemos correr o risco de fazer uma alocação inadequada”, é a postura correta. O risco de que esse diálogo permaneça retórico, sem produzir decisões com cronograma e financiamento definidos, deve ser evitado constantemente.

A pauta apresentada pelo ministro para a região Sul, em seu discurso, tem densidade que corresponde à importância estratégica do território. O Rio Taquari, cujas margens concentraram parte da devastação das enchentes gaúchas de 2024, recebe dragagem de manutenção e sinalização náutica, intervenção que deveria ser rotina e que se tornou urgência após o evento climático que paralisou a infraestrutura do estado. As barragens-eclusas de Amarópolis, Anel de Dom Marco e Bom Retiro do Sul passam por operação e manutenção, equipamentos que regulam a navegação num trecho estratégico da hidrovia gaúcha. O Porto do Rio Grande recebe a implantação de sistema VTS e modernização de infraestrutura. E a concessão do SAIP Sul-Mirim, o Sistema Aquaviário Integrado do Sul e Lagoa Mirim, aparece como agenda federal de previsibilidade e continuidade da navegação.

O Sul Export 2026 tem um valor que vai além da agenda de debates de um dia. A região Sul — Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul — concentra algumas das cadeias produtivas mais sofisticadas do País: as de soja e milho do Paraná, que exportam sua produção pelos portos de Paranaguá e São Francisco do Sul, a indústria metal-mecânica e têxtil de Santa Catarina, que depende de Itajaí e Navegantes, o agronegócio e a indústria de celulose gaúchos que escoam por Rio Grande. Cada um desses fluxos enfrenta gargalos logísticos que têm endereço, cronograma e custo estimado, e que aparecem, todos eles, no Plano Nacional de Logística 2050 apresentado em agosto.

O fórum de Foz do Iguaçu apresentou a oportunidade de transformar os eixos do PNL 2050 em projetos com responsável, prazo e fonte de financiamento definidos, não apenas em linhas de planejamento aguardando o instrumento posterior. Que os empreendimentos demandados pela Região Sul sejam efetivamente realizados. A economia local e a nacional pedem e necessitam dessas ações.

NESTA EDIÇÃO

MANCHETE

4 Tomé Franca defende infraestrutura mais integrada na Região Sul

EDITORIAL

2 A Região Sul e a demanda por infraestrutura

INSIGHT

3 “Portos em transformação: modernização, concorrência e segurança jurídica”, por Luana D’Antonio Silva

BRASIL EXPORT

- 5 Petrobras prevê ciclo contínuo de novas plataformas até 2031
- 6 Eólica offshore exigirá adaptação de portos e planejamento da navegação
- 7 Gargalos de tempo e integração limitam logística da Região Sul
- 8 Paraná se aproxima do limite de sua infraestrutura logística
- 9 ANTT e EPR avançam em corredor sustentável até Paranaguá
- 10 Novo porto seco vai impulsionar Foz do Iguaçu, diz prefeito
- 10 Fabrício Julião destaca acessos e investimentos privados
- 10 Grupo Brasil Export anuncia novos presidentes regionais
- 11 ABDInfra: segurança jurídica deve ser prioridade na infraestrutura
- 11 Concessão de acessos aquaviários busca dar previsibilidade à operação
- 12 Empresas brasileiras transferem produção ao Paraguai via Maquila

TRANSPORTES | PORTOS

13 Suzano renova certificação internacional de segurança no Porto de Santos

Operação da PF investiga tráfico de cocaína pelo Porto de Paranaguá

TRANSPORTES | FERROVIAS

14 TCU aponta atrasos crônicos em obras da Fiol 2

TRANSPORTES | FERROVIAS > OPINIÃO

15 “Contas vinculadas: segurança jurídica para a expansão ferroviária”, por Vivian Ribeiro Madsen Figueiredo e Renato Fernandes de Castro

PETRÓLEO E GÁS

17 Petrobras vai explorar margem equatorial da Costa do Marfim

Governo mantém o valor do diesel

MINERAÇÃO

18 Conselho sobre minerais críticos é detalhado com 18 competências

ENERGIA | OPINIÃO

19 “Offshore wind não começa pela turbina: começa pela indústria”, por Rodolfo Gonçalves

HUB

21 Defasagem no preço do diesel gera risco de desabastecimento, alerta associação de importadores

POLÍTICA

- 21 Crise no STF não muda intenções de voto, diz pesquisa
- 22 Flávio utilizou imóvel de alvo de buscas da PF no caso INSS
- 23 Governo reajusta Bolsa Família em 15%; MPTCU pede suspensão

JUSTIÇA

- 24 Fachin adia análise sobre atuação de André Mendonça no caso Master
- 25 Dino pede apuração da PF sobre elo entre Vorcaro e cemitérios
- Partido pede impedimento de Moraes



Sistema BE News de Comunicação

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

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

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

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira
Jacyara Lima

Diretor-geral
Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial
Roberta Riccioppo

Editor-executivo | Jornal BE News
Alexandre Fernandes

Sub-editor | Jornal BE News
Luciano Ribeiro

Editora-executiva | Portal BE News
Vanessa Pimentel

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

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

O Jornal BE News é filiado à



FALE COM A GENTE

ATENDIMENTO AO LEITOR

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

INSCREVA-SE

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

PUBLICIDADE

publicidade@redebenews.com.br



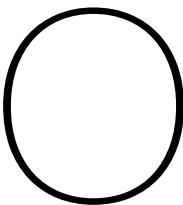


LUANA D'ANTONIO SILVA

Advogada associada do escritório
Cristina Wadner e Advogadas Associadas
e pós-graduanda em Direito Empresarial
opinioao@portalbenews.com.br

► DIREITO

Portos em transformação: modernização, concorrência e segurança jurídica



O setor portuário brasileiro atravessa um momento importante de transformação. Mais de uma década após a entrada em vigor da Lei nº 12.815/2013, o crescimento das instalações portuárias privadas, a necessidade de novos investimentos e a evolução dos modelos de exploração colocam em evidência a urgência de atualizar um marco regulatório que precisa conciliar eficiência, concorrência e segurança jurídica. Trata-se de um debate que interessa diretamente a investidores, operadores logísticos e formuladores de política pública.

A legislação em vigor estruturou a exploração portuária a partir de modelos distintos. Nos portos organizados, a exploração de áreas e instalações ocorre mediante arrendamento, precedido de licitação e acompanhado de obrigações contratuais de investimento, operação e desempenho. Fora dessas áreas, os Terminais de Uso Privado (TUPs) são explorados mediante contratos de adesão. A existência dessa diferenciação não constitui, por si só, um problema: ela decorre de uma escolha legislativa e permitiu ampliar a participação privada no setor. A questão surge quando modelos submetidos a estruturas regulatórias diferentes passam a disputar as mesmas cargas e os mesmos mercados.

O desafio regulatório está justamente em identificar quando a diferença de regime decorre da natureza de cada modelo e quando passa a produzir assimetrias capazes de afetar a própria dinâmica concorrencial.

Nesse cenário, a previsibilidade das regras ganha especial relevância. Investimentos portuários demandam capital elevado e são planejados para horizontes de longo prazo. Nos arrendamentos, a decisão de investir está vinculada a uma estrutura contratual que envolve obrigações, projeções de demanda e uma matriz de riscos.

A Resolução ANTAQ nº 85/2022, em vigor com as alterações promovidas pela Resolução nº 126/2025, disciplina justamente a elaboração dos estudos de viabilidade e os mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento. A regulação, portanto, reconhece que a preservação da equação econômico-financeira é elemento essencial para a sustentabilidade dos investimentos de longo prazo.

Ao mesmo tempo, a expansão dos TUPs demonstra que a competição passou a ocupar papel central no desenvolvimento da infraestrutura portuária. Não se trata de restringir a atuação dos terminais privados. Ao contrário, novos investimentos, maior capacidade e competição podem contribuir para a eficiência logística brasileira. O desafio está em assegurar que essa disputa ocorra em um ambiente regulatório coerente, no qual as diferenças entre os modelos sejam justificadas por suas características próprias e não resultem, na prática, em obstáculos desproporcionais à livre concorrência.

É nesse contexto que o Projeto de Lei nº 733/2025 ganha importância. Em tramitação na Câmara dos Deputados, o projeto propõe substituir a Lei nº 12.815/2013 por um novo marco para o Sistema Portuário Brasileiro e reúne, entre seus princípios, a segurança jurídica, a regulação equilibrada, a livre concorrência, a desburocratização e a intervenção subsidiária do Estado. A proposta também contempla mudanças relevantes na disciplina dos contratos de arrendamento, na exploração de portos privados, na organização da autoridade portuária e no trabalho portuário; pontos que, somados, podem redesenhar a lógica de competição entre os dois modelos.

Mais do que substituir a Lei nº 12.815/2013, o projeto recoloca no centro do debate a arquitetura regulatória do setor: quais obrigações devem acompanhar cada modelo de exploração e até onde as diferenças entre eles são compatíveis com um mercado cada vez mais competitivo.

O projeto, entretanto, ainda está longe de uma definição. Depois de amplo debate na Comissão Especial e da apresentação de numerosas emendas, a entrega do relatório final foi postergada para depois das eleições de outubro. A demora, por si só, revela a complexidade do tema: modernizar o sistema portuário significa conciliar interesses nem sempre convergentes de autoridades portuárias, arrendatários, terminais privados, operadores, trabalhadores e usuários da infraestrutura.

A modernização, contudo, não deve significar apenas a criação de novas regras. É preciso simplificar procedimentos, reduzir burocracias e conferir maior previsibilidade aos contratos, sem perder de vista a concorrência e o interesse público. A experiência dos TUPs também mostra que modelos regulatórios distintos podem coexistir no sistema portuário, desde que exista um ambiente regulatório capaz de assegurar condições adequadas de competição entre eles.

Isso não significa submeter arrendamentos e TUPs às mesmas regras, já que seus regimes jurídicos e obrigações são distintos, mas evitar que diferenças regulatórias não relacionadas à natureza de cada modelo produzam vantagens ou encargos concorrenciais desproporcionais.

O futuro do setor portuário brasileiro dependerá, portanto, menos da escolha entre diferentes modelos de exploração portuária e mais da construção de um sistema em que regimes distintos possam coexistir e competir sem que suas diferenças se convertam em distorções. Segurança jurídica não significa preservar o passado; significa permitir que o setor evolua sem transformar a incerteza regulatória em custo, risco ou barreira ao investimento. É esse equilíbrio, e não apenas a edição de uma nova lei, que deveria orientar a discussão do novo marco portuário.

Luana D'Antonio Silva e outros profissionais do escritório Cristina Wadner e Advogadas Associadas escrevem para o BE News quinzenalmente

BRASIL EXPORT

Tomé Franca defende infraestrutura mais integrada na Região Sul

Ministro destaca investimentos e ações em portos, hidrovias e aeroportos durante o Sul Export

Wellington Sauer/Estúdio Douglas Gui-

DA REDAÇÃO

redacao.jornal@redebenews.com.br

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, defendeu nesta quinta-feira (17) a ampliação da eficiência e da integração da infraestrutura de transportes na região Sul, com maior diálogo entre o poder público e a iniciativa privada. A declaração ocorreu durante a abertura do Fórum Sul Export 2026, em Foz do Iguaçu (PR), onde o ministro apresentou ações do Governo Federal nos setores portuário, hidroviário e aeroportuário.

Para Tomé Franca, a participação do setor privado é importante para orientar a aplicação dos recursos públicos e evitar investimentos que não atendam às necessidades da infraestrutura nacional.

“Não podemos correr o risco de fazer uma alocação inadequada de recursos públicos e, portanto, essa discussão, essa parceria com o Brasil Export e também com outras associações e movimentos da infraestrutura são fundamentais para que nós possamos acertar durante o período em que estamos à frente de posições importantes no país”, afirmou.

Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul formam uma das principais bases produtivas do país, com forte participação na agropecuária, na indústria, no comércio exterior e no turismo. Nesse cenário, portos, aeroportos e hidrovias são estratégicos para



Entre as ações apresentadas pelo ministro estão iniciativas para recuperar as condições de navegação das hidrovias gaúchas, modernizar portos e ampliar a segurança da navegação

o transporte de cargas e passageiros.

Entre as ações apresentadas pelo ministro estão iniciativas para recuperar as condições de navegação das hidrovias gaúchas, modernizar portos e ampliar a segurança da navegação.

No Rio Taquari, estão em andamento serviços de dragagem de manutenção e sinalização náutica. As barragens-eclusas de Amarópolis, Anel de Dom Marco e Bom Retiro do Sul também passam por ações de operação e manutenção.

No Porto do Rio Grande, o Governo Federal atua na modernização da infraestrutura e na implantação do sistema VTS (Vessel Traffic Service), voltado ao monitoramento de embarcações e à segurança da navegação. As medidas também estão relacionadas à retomada de trechos afetados pelas enchentes de 2024.

A proposta de concessão do Sistema Aquaviário Integrado do Sul e Lagoa Mirim (SAIP Sul-Mirim) integra a agenda federal para ampliar a previsibilidade e a continuidade da

navegação.

“Sobre o setor hidroviário e de navegação, aqui na região temos um percentual alto de projetos já aprovados por meio do Fundo da Marinha Mercante. Muitos deles voltados para a construção e requalificação de embarcações, mas também projetos no setor portuário. Portanto, uma carteira de projetos importantes, e nós vamos seguir com esse caminho de realizações no Ministério de Portos e Aeroportos”, afirmou.

O diretor do Departamento de Navegação e Fomento do MPor, Daniel Aldigueri, também participou da programação técnica do Fórum Sul Export. Ele integrou painel sobre concessões hidroviárias, atração de capital privado, resiliência climática, dragagem e manutenção de calados.

Aviação regional

Na aviação regional, o Ministério de Portos e Aeroportos atua em iniciativas relacionadas à segurança operacional, regularidade dos voos, infraestrutura e integração territorial.

Entre as ações citadas estão a instalação do sistema de pouso por instrumentos (ILS) no Aeroporto de Maringá (PR), melhorias nos aeroportos de Joaçaba, Lages e Caçador, em Santa Catarina, e intervenções em Passo Fundo e Santa Rosa, no Rio Grande do Sul.

O Aeroporto de Foz do Iguaçu, que recebe o Fórum Sul Export 2026, integra a malha concedida e também passou por intervenções de infraestrutura.

Durante a abertura, Tomé Franca destacou os resultados da política de concessões aeroportuárias na modernização dos terminais. Segundo o ministro, 72 ativos são administrados por meio de contratos de concessão com a União.

“Os estudos começaram com o Plano Nacional de Aviação Civil, que apontava para a necessidade de modernização das infraestruturas aeroportuárias. E o que nós observamos é que, após 15 anos, comemorados no último dia 22 de agosto, nós tivemos um grande avanço, uma elevação do nível de serviço, uma elevação do patamar de infraestrutura dos nossos aeroportos através das concessões que foram realizadas nos últimos anos”, afirmou.

Segundo ele, os efeitos também são observados na região Sul, tanto nos aeroportos das capitais quanto em terminais regionais.

No setor portuário, a agenda do MPor inclui modernização da infraestrutura, segurança da navegação e ampliação da capacidade logística.

O MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS, TOMÉ FRANCA, CONFIRMOU SUA PARTICIPAÇÃO NOS PRÓXIMOS EVENTOS DO GRUPO BRASIL EXPORT. EM SEU DISCURSO NA ABERTURA DO SUL EXPORT NA MANHÃ DESSA QUINTA-FEIRA, ELE AFIRMOU QUE ESTARÁ NO FÓRUM NACIONAL BRASIL EXPORT 2026, A SER REALIZADO EM BRASÍLIA NOS PRÓXIMOS DIAS 6, 7 E 8 DE OUTUBRO, E NA MISSÃO INTERNACIONAL AO JAPÃO, QUE ACONTECERÁ ENTRE 1 E 6 DE NOVEMBRO

No Rio Grande do Sul, estão em andamento intervenções no Porto do Rio Grande e ações para recuperar a capacidade das hidrovias. Em Santa Catarina, a agenda inclui melhorias de segurança da navegação, acessos e infraestrutura nos complexos de Imbituba, Itajaí e São Francisco do Sul.

No Paraná, a modernização do complexo de Paranaguá inclui a implantação do Cais Leste, conhecido como Moegão, voltado à ampliação da capacidade de recepção e distribuição de cargas.

Petrobras prevê ciclo contínuo de novas plataformas até 2031

Companhia projeta instalar de duas a três unidades por ano e mantém carteira de projetos que sustenta a demanda da cadeia naval e offshore

JÚNIOR BATISTA
redacao.jornal@redenenews.com.br

A Petrobras prevê manter, nos próximos anos, um ciclo contínuo de contratação e instalação de plataformas, com projeções que se estendem até 2031 e sustentam a demanda por fornecedores da cadeia naval e offshore. Segundo a companhia, o ritmo observado desde 2025 é de duas a três unidades instaladas por ano, enquanto cerca de oito a nove novas plataformas estão previstas para o período subsequente.

O cenário foi apresentado pelo gerente-geral de Estratégia de Contratação da Petrobras, Marcelo De Carvalho Bonniard, durante o painel “Estratégia, cadeia de suprimentos e sustentabilidade no setor naval da região Sul”, realizado no Sul Export 2026 e mediado pelo advogado James Winter.

Entre os projetos em contratação ou recém-contratados estão as plataformas SEAP 1 e 2, destinadas ao desenvolvimento de Sergipe Águas Profundas, além da unidade de substituição para a revitalização do campo de Albacora. Para março de 2027, está prevista a abertura de preços para o módulo 12 de Búzios, considerado pela Petrobras o principal projeto de desenvolvimento da companhia em razão de sua escala e relevância estratégica.

A empresa também prevê lançar, em 2027, licitações para a revitalização do campo de Tupi. Outros

projetos, envolvendo Marlim Sul, Marlim Leste e Caratinga, estão em fase de estudos e têm expectativa de chegar ao mercado entre 2027 e 2028.

A sequência de projetos amplia a previsibilidade para empresas que atuam no fornecimento de módulos, estruturas metálicas, equipamentos e serviços especializados. Como os contratos envolvem diferentes etapas de engenharia, fabricação, montagem e integração, a carteira anunciada pela Petrobras tende a manter mobilizada uma ampla rede de fornecedores ao longo dos próximos anos.

Para Bonniard, a perspectiva de novos projetos reforça a importância da construção de relações de longo prazo entre a Petrobras e os fornecedores nacionais. Segundo ele, o desenvolvimento de um projeto de petróleo pode levar de três a sete anos entre a descoberta e o início da produção.

“O mercado local torna-se um ator estratégico nesse cenário. Especialmente no contexto global atual, caracterizado por maiores incertezas, contar com parceiros locais representa uma fortaleza”, afirmou.

O executivo defendeu que o conteúdo local seja tratado não apenas como uma exigência contratual, mas como parte da estratégia de desenvolvimento dos projetos e de sustentação dos investimentos da companhia. Na avaliação apresentada no painel, a existência de capacidade industrial no país também reduz a dependência de fornecedores externos em projetos de longa duração e sujeitos a mudanças no cenário internacional.

Empresas

A perspectiva também abre espaço para empresas instaladas na região Sul. A

Techint, por exemplo, mantém uma unidade offshore em Pontal do Paraná desde a década de 1980. A estrutura ocupa 218 mil metros quadrados e conta com unidade de fabricação e um cais de 300 metros de extensão, com calado de 9 metros.

Segundo o diretor de Negócios e Projetos Offshore da Techint, Thiago de Oliveira Castro, a estrutura paranaense foi preparada para atender projetos de maior porte e pode participar da cadeia de fornecimento associada às novas plataformas.

“Embora um percentual de 25% possa parecer modesto à primeira vista, ele representa um volume expressivo de trabalho quando desdobrado nos módulos que compõem uma plataforma”, afirmou Castro.

De acordo com o executivo, uma plataforma pode envolver de oito a

dez módulos, o que amplia o impacto da exigência de conteúdo local sobre empregos, arrecadação e fornecedores. A fabricação desses componentes mobiliza diferentes segmentos industriais e exige capacidade de engenharia, montagem e integração antes do embarque para as unidades offshore.

Para a Techint, a localização no Paraná também é um fator de competitividade. A empresa destaca a proximidade com fabricantes de estruturas metálicas e equipamentos instalados no Estado, além da possibilidade de utilizar fornecedores regionais em diferentes etapas dos projetos.

“Temos o privilégio de estar sediados no Paraná, um estado que dispõe de uma infraestrutura robusta, com fábricas de estruturas metálicas próximas e fabricantes de equipamentos de ponta em Curitiba”, disse Castro.

Wellington Sauer/Estúdio Douglas Guimarães



Especialistas discutiram sobre os projetos da Petrobras e outros assuntos durante o painel “Estratégia, cadeia de suprimentos e sustentabilidade no setor naval da região Sul”

BRASIL EXPORT

Eólica offshore exigirá adaptação de portos e planejamento da navegação

Setor defende regulamentação antecipada e projetos-piloto para preparar infraestrutura logística e evitar conflitos pelo uso do mar

Wellington Sauer/Estúdio Douglas Guimarães

GEOVANNA BARBOSA
redacao.jornal@redebeneews.com.br

A expansão da geração de energia eólica offshore no Brasil exigirá a adaptação dos portos e o planejamento antecipado da infraestrutura logística para atender à nova cadeia produtiva. O tema foi discutido nesta quinta-feira (17), durante o Fórum Sul Export 2026, em Foz do Iguaçu (PR), em painel que reuniu representantes dos setores portuário, elétrico e de engenharia.

Além da infraestrutura, os participantes destacaram a necessidade de regulamentar a atividade considerando as demais operações que utilizam o espaço marítimo, como navegação, pesca e atividades portuárias. A avaliação é que essas questões precisam ser consideradas antes do avanço dos empreendedores para etapas mais caras de desenvolvimento dos projetos.

O diretor de Novos Negócios da ABEEólica, Marcello Cabral, afirmou que a eólica offshore não pode ser tratada apenas como uma questão do setor elétrico e que a infraestrutura de apoio será determinante para a implantação dos empreendimentos. “A gente não pode discutir eólica offshore só no setor elétrico. A gente tem que discutir eólica offshore no setor que apoia, no setor em que, sem ele, a eólica offshore vai ficar apenas no papel”, afirmou.

Cabral citou a Lei nº

15.097/2025, que estabeleceu diretrizes para a exploração de energia elétrica offshore, e defendeu que a regulamentação organize previamente a participação dos diferentes órgãos envolvidos.

Segundo ele, essa definição é importante para reduzir o risco de conflitos entre os futuros parques e outras atividades marítimas. “É uma fase pré muito importante para garantir que o que está na lei, de respeito às regras de navegação, respeito ao uso múltiplo do mar, seja respeitado”, afirmou.

Projetos-piloto

Os projetos-piloto foram apontados durante o painel como uma alternativa para testar soluções antes da expansão comercial da atividade. Entre as iniciativas citadas está um projeto de eólica flutuante em desenvolvimento em Rio Grande (RS).

O CEO da JB Energy, Rodolfo Gonçalves, afirmou que o projeto pre-

tende avaliar aspectos relacionados à navegação, pesca, meio ambiente, infraestrutura e operação. “O projeto piloto é capaz de responder muitas dessas perguntas”, disse.

A iniciativa também prevê a participação de empresas locais, órgãos públicos, academia e integrantes da comunidade portuária desde as primeiras etapas. De acordo com Gonçalves, a proposta é aproveitar a experiência acumulada pelo Brasil nas operações offshore e antecipar a preparação dos portos.

“A gente não quer cometer o mesmo erro que aconteceu no Japão. Fazem 13 anos de projetos-pilotos e eles não conseguiram fazer essa escala comercial porque não pensaram no porto desde o começo”, afirmou.

Cadeia logística

A preparação dos portos foi outro ponto central do debate. O diretor de Meio Ambiente da Portos

RS, Henrique Horn Ilha, destacou que os terminais podem ter participação não apenas na operação dos parques eólicos, mas também na formação da cadeia industrial associada ao setor.

A experiência brasileira em petróleo e gás, segundo ele, pode ser aproveitada em atividades como construção naval, embarcações de apoio e prestação de serviços especializados. “Essa é uma vantagem muito grande. Os portos que tiveram a bênção de ter o offshore aprenderam mais rápido, dependendo da maturidade do porto, a lidar com isso”, afirmou.

Ilha também chamou atenção para a dimensão dos equipamentos utilizados nos parques eólicos offshore, que deverá demandar uma estrutura logística de grande escala. Nesse cenário, a cabotagem poderá ter papel relevante no transporte dos componentes ao longo da costa brasileira.

Para os participantes, a

preparação não deve ficar limitada aos portos que receberão diretamente os empreendimentos. Diferentes terminais poderão integrar a cadeia de fornecimento, dependendo da localização dos parques e da distribuição das etapas de fabricação, montagem, transporte e instalação dos equipamentos.

O painel também contou com a participação de Felipe Ribolla Masetti, da Technomar Engenharia, e foi moderado por Jacqueline Wendpap, diretora-executiva do Instituto Praticagem do Brasil.

As discussões tiveram como referência as diretrizes da PIANC, organização internacional fundada em 1885 que reúne especialistas e representantes de diferentes países para tratar do desenvolvimento da infraestrutura aquaviária e marítima. O Brasil participa da entidade desde 2007, com presença em grupos de trabalho e debates técnicos sobre portos, hidrovias, navegação e instalações marítimas.



A expansão da geração de energia eólica offshore no Brasil foi discutida durante painel que reuniu representantes dos setores portuário, elétrico e de engenharia no Fórum Sul Export

Gargalos de tempo e integração limitam logística da Região Sul

Setores público e privado apontam entraves nas fronteiras, nos processos aduaneiros e na infraestrutura ferroviária

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenenews.com.br

Representantes dos setores público e privado defenderam avanços na infraestrutura e na integração dos diferentes modais como caminho para reduzir gargalos e aumentar a eficiência logística da Região Sul do País.

O tema foi debatido em um dos painéis técnicos da programação do Sul Export, fórum promovido pelo Grupo Brasil Export, realizado nesta quinta-feira (17), em Foz do Iguaçu (PR). Questões relacionadas ao tempo gasto nas operações de transporte, aos procedimentos nas fronteiras, à modernização dos processos aduaneiros e à infraestrutura ferroviária estiveram entre os principais pontos abordados.

Para o presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de Foz do Iguaçu (Sindi-foz), Celso Gallegario, um dos principais problemas enfrentados atualmente pelo transporte está relacionado ao tempo gasto nos diferentes processos.

“Acho que hoje eu diria que o maior problema nosso se chama transit time em tudo: transit time documental, transit time de fronteira, de processos. Atualmente, um veículo de transporte de carga rodoviária tem uma inoperância de 33% do seu tempo parado”, afirmou.

Gallegario também destacou a expectativa de crescimento das operações na região de Foz do Iguaçu diante dos inves-

timentos em infraestrutura e da futura entrada em operação da Ponte da Integração. Na avaliação do dirigente, a movimentação na fronteira poderá crescer pelo menos 30%.

O presidente da Multilog, Djalma Vilela, destacou que a busca por maior eficiência depende da atuação conjunta entre empresas, embarcadores e órgãos públicos. O executivo citou como exemplo os trabalhos realizados com a Receita Federal para acelerar a liberação das cargas.

“A gente tem trabalhado incansavelmente junto com a Receita, com outros parceiros, justamente para fazer com que a gente simplifique, no menor tempo possível”, declarou.

Segundo Vilela, o novo terminal da companhia em Foz do Iguaçu foi planejado para acompanhar o crescimento da movimentação. A estrutura contará ainda com uma área de 25 mil metros quadrados destinada a contêineres de importação e exportação, permitindo ampliar a

integração entre as cargas rodoviárias e os fluxos provenientes do modal marítimo.

Na avaliação da vice-presidente executiva da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), Gladys Vinci, os gargalos não estão restritos às fronteiras, mas podem surgir em diferentes etapas do transporte. Para ela, é necessário avançar na integração entre os processos adotados pelos países.

“O caminhão e a carga, tanto o cliente quanto a gente, enxergam como um único processo e, na realidade, lamentavelmente, ainda temos países que pensam de forma diferente sobre o mesmo documento, sobre a mesma carga”, disse.

Gladys destacou ainda iniciativas de antecipação de dados como ferramenta para tornar o transporte internacional mais eficiente, permitindo que os órgãos responsáveis tenham acesso às informações antes da chegada dos veículos às fronteiras.

Pela Receita Federal, o delegado-adjunto da Alfândega em Foz do Iguaçu, Fabiano Queiroz Diniz, afirmou que o órgão vem passando por uma transformação na forma de atuação, buscando combinar as atividades de controle com medidas destinadas à simplificação do comércio exterior.

“A Receita Federal vem passando por um processo de transformação muito significativo ao longo dos últimos 15 anos, de um órgão exclusivamente de controle para um órgão que não apenas controla, mas também busca simplificar e facilitar a vida não só do cidadão, mas também dos operadores de comércio exterior”, afirmou.

Entre as iniciativas citadas está o Portal Único de Comércio Exterior, que busca compartilhar dados entre os diferentes órgãos envolvidos nos procedimentos e reduzir a necessidade de apresentação repetida de documentos.

Já o diretor de Integração de Modais da Secre-

taria de Estado de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina (SPAF), Lucas Ataliba, concentrou sua análise na situação ferroviária da Região Sul. Segundo ele, a revisão da Malha Sul precisa considerar as novas demandas logísticas e a integração com os portos.

“O setor precisa entender que hoje o maior gargalo é a ausência de ferrovia. A gente não discute ferrovia tanto porque nem pensa, nem projeta. Está tão distante que a gente nem lembra que ela existe”, afirmou.

O projeto do Governo Federal, que prevê a nova concessão da Malha Sul em três corredores logísticos, não atende aos interesses dos estados da Região Sul, segundo Ataliba.

“Aqui, ninguém está satisfeito, e se ninguém está satisfeito, o processo tem que ser revisto e dialogado. O Estado de Santa Catarina entende que não é um projeto interessante para a malha ferroviária da região”, completou.

Wellington Sauer/Estúdio Douglas Guimarães



Especialistas defenderam durante painel do fórum avanços na infraestrutura e na integração dos diferentes modais como caminho para reduzir gargalos e aumentar a eficiência

BRASIL EXPORT

Paraná se aproxima do limite de sua infraestrutura logística

Setor produtivo alerta para gargalos ferroviários, rodoviários e portuários diante do avanço da produção e das exportações

Wellington Sauer/Estúdio Douglas Guimarães



Participantes do painel do fórum destacaram a pressão crescente sobre a infraestrutura logística do Paraná e os desafios para ampliar a capacidade de transporte e exportação

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redenenews.com.br

O Paraná pode estar se aproximando de um limite estrutural de sua infraestrutura logística diante do crescimento da produção e das exportações. O alerta foi feito pelo diretor do Terminal Portuário Cotriguaçu e delegado regional da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Rodrigo Buffara Farah, durante painel do Sul Export 2026, nesta quinta-feira (17), em Foz do Iguaçu (PR).

“A questão que se impõe é: teremos chegado ao nosso limite estrutural ou ainda existe margem para crescimento?”, questionou Farah. Segundo ele, a situação do Paraná, especialmente na região de influência do Porto de Paranaguá, indica aproximação de um ponto de sa-

turação para cargas gerais e refrigeradas.

Entre os principais problemas, Farah apontou a deficiência ferroviária no Oeste do Paraná, que ainda carece de alternativas ferroviárias e rodoviárias para o escoamento da produção.

“A deficiência ferroviária é evidente, afetando severamente o Oeste do Estado, região que carece de uma infraestrutura de transporte, tanto ferroviária quanto rodoviária, capaz de escoar a produção com eficiência”, afirmou.

Os acessos ao Porto de Paranaguá também permanecem entre os pontos de atenção e, segundo ele, o problema não foi solucionado pelo ciclo anterior de concessões rodoviárias.

A pressão sobre a infraestrutura ocorre em paralelo ao crescimento da produção. A Cotriguaçu, formada por Copacol, C.Vale, Lar e Copavel, reúne cooperativas que movimentam cerca de R\$ 50 bilhões por ano e exportam

para 170 países. O grupo envia ao exterior cerca de 5 mil contêineres de frango por mês.

Portos

O diretor de Comunicação e Relações Institucionais do Porto Itapoá, Alberto Machado, afirmou que o terminal, em operação desde 2010, está iniciando sua quinta fase de expansão. “O exportador brasileiro possui uma demanda latente por maior produtividade, sendo o escoamento o principal desafio logístico”, disse.

Segundo Machado, a expansão portuária precisa ser acompanhada por investimentos nos acessos. O terminal trabalha com o governo estadual para ampliar o calado, enquanto avançam projetos de duplicação rodoviária e estudos com empresas como Klabin e Bracell para implantação de um ramal ferroviário.

O diretor de Planejamento Operacional e Lo-

gística da Klabin, Roberto Bisogni, destacou que, nos últimos dez anos, a empresa ampliou sua capacidade produtiva em quase 60% e acrescentou 2,5 milhões de toneladas ao volume produzido.

Para acompanhar esse crescimento, a companhia investiu em ramal ferroviário, locomotivas, vagões e terminais.

“Fizemos nossa parte para assegurar a fluidez do escoamento de nossa produção. No entanto, esses ativos respondem por cerca de 50% de nossas exportações. A parcela restante ainda depende do modelo rodoviário tradicional para o acesso aos portos de Paranaguá e de Santa Catarina”, afirmou Bisogni.

O CEO da Transglobal Holding, Beto Martins, citou o Porto Itapoá como exemplo de articulação entre iniciativa privada e poder público. Segundo ele, quando esteve à frente da Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias de San-

ta Catarina, foi estruturada uma solução para as obras do canal de acesso ao terminal.

O setor privado aportou os recursos, com compensação posterior por tarifas, enquanto o Estado atuou como delegatário, com anuência do governo federal. “Sempre defendi que a logística é a espinha dorsal de qualquer negócio bem-sucedido no Brasil”, afirmou Martins.

Para o sócio da Avren, Thiago Meirelles, a expansão da infraestrutura também dependerá da capacidade de mobilizar recursos. A empresa administra uma carteira de aproximadamente R\$ 8 bilhões em projetos e trabalha com aporte de equity, operações estruturadas no mercado de capitais e crédito corporativo.

Segundo Meirelles, fundos nacionais e internacionais, incluindo fundos soberanos, demonstram interesse crescente em ativos de infraestrutura no Brasil.

ANTT e EPR avançam em corredor sustentável até Paranaguá

Sandbox regulatório prevê estudos sobre resiliência climática, fluxo de caminhões e novas soluções para o acesso ao porto

Wellington Sauer/Estúdio Douglas Guimarães

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a EPR avançam no desenvolvimento de um corredor logístico sustentável entre a BR-277 e o Porto de Paranaguá (PR). O projeto, estruturado por meio de um sandbox regulatório, busca aumentar a eficiência da principal ligação rodoviária entre a Região Metropolitana de Curitiba e o complexo portuário.

A iniciativa foi detalhada nesta quinta-feira (17), no Fórum Sul Export 2026, em Foz do Iguaçu. Segundo a superinten-

dente de Sustentabilidade, Pessoas e Inovação da ANTT, Cynthia Ruas, a proposta integra a estratégia da agência de conectar rodovias concedidas a portos por meio de corredores multimodais.

Entre as medidas avaliadas estão sistemas contra incêndios e neblina, gestão do fluxo de caminhões, comunicação e eletrificação.

O diretor-presidente da EPR, José Carlos Cassaniga, afirmou que o projeto também busca ampliar a resiliência climática e reduzir interrupções no tráfego. Segundo ele, o sandbox permitirá desenvolver estudos de viabilidade e projetos específicos, incluindo a possibilidade de uma ligação adicional entre segmen-



Participantes do painel do Sul Export detalharam o projeto de corredor sustentável entre a BR-277 e o Porto de Paranaguá, com foco em eficiência, segurança e resiliência climática

tos do trecho de serra.

A gerente de Sustentabilidade e Inovação da ANTT, Claude Soares Ribeiro de Araújo, explicou que três frentes serão priorizadas: resiliência

na serra, mobilidade na chegada a Paranaguá e indicadores para medir os resultados das ações de sustentabilidade.

Segundo Claude, o estudo de resiliência ava-

liará alternativas para melhorar a segurança e reduzir problemas logísticos no acesso ao porto. O sandbox terá duração de três anos e poderá incorporar novas propostas.

Novo porto seco vai impulsionar Foz do Iguaçu, diz prefeito

Joaquim Silva e Luna destacou empreendimento durante abertura do Sul Export; Multilog prevê inauguração da unidade em dezembro

Wellington Sauer/Estúdio Douglas Guimarães

VANESSA PIMENTEL
vanessa.pimentel@redenews.com.br

O prefeito de Foz do Iguaçu (PR), general da reserva Joaquim Silva e Luna, destacou a implantação do novo Porto Seco do município durante a abertura do Sul Export, nesta quinta-feira (17). Segundo ele, o empreendimento representa um novo momento para a infraestrutura logística da região e envolve investimento de

R\$ 500 milhões.

“Estamos vivendo um novo momento, a implantação do novo Porto Seco, um salto para a infraestrutura logística da nossa região”, citou.

A nova unidade é administrada pela Multilog, atual responsável pelo Porto Seco de Foz do Iguaçu. A empresa prevê inaugurar o empreendimento em 10 de dezembro de 2026.

O novo Porto Seco está sendo implantado em uma área de aproximadamente 550 mil metros quadrados. A estrutura será destinada à movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro

de mercadorias importadas e exportadas sob controle da Receita Federal. O complexo contará com áreas cobertas para armazenagem e vistoria, além de câmaras frias com docas exclusivas para cargas que necessitam de controle de temperatura.

Também estão previstos equipamentos como balanças de alta precisão, scanners para inspeção de cargas e sistemas de monitoramento por câmeras. O empreendimento terá ainda acessos automatizados para entrada e saída de veículos, inclusive para cargas especiais, além de uma área de apoio aos motoristas.



“Estamos vivendo um novo momento, a implantação do novo Porto Seco, um salto para a infraestrutura logística da nossa região”, declarou o prefeito Joaquim Silva e Luna

O Porto Seco de Foz do Iguaçu é um dos principais pontos logísticos de fronteira do País. A nova estrutura deverá ampliar a capacidade

operacional do município, que concentra parte relevante do fluxo de cargas entre o Brasil e os países da Tríplice Fronteira.

BRASIL EXPORT

Fabrício Julião destaca acessos e investimentos privados

CEO do Grupo Brasil Export também ressaltou investimentos da Multilog e crescimento de Foz do Iguaçu

Wellington Sauer/Estúdio Douglas Guimarães

VANESSA PIMENTEL
vanessapimentel@redenews.com.br

O desafio dos acessos, a participação privada nos investimentos em infraestrutura e a sustentabilidade foram apontados como temas centrais para o desenvolvimento da Região Sul pelo CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, durante a abertura do Fórum Sul Export, nesta quinta-feira (17), em Foz do Iguaçu (PR).

Segundo Julião, a melhoria dos acessos é uma das principais necessidades para acompanhar o crescimento da atividade econômica e logística. “A palavra de ordem é acessos. Isso acontece em todos os por-



Fabrício Julião destacou acessos, investimentos privados e sustentabilidade como prioridades para acompanhar o crescimento da infraestrutura e da logística na Região Sul

tos, em todo o País. Precisamos discutir investimentos”, afirmou.

O executivo também destacou a importância da

iniciativa privada no financiamento da infraestrutura. Ele citou estudo da Confederação Nacional da Indústria (CNI) segundo o qual

o Brasil precisa dobrar os aportes no setor. Em 2024, 61,5% dos recursos destinados à infraestrutura tiveram origem privada. “Quem

está salvando a infraestrutura são os investimentos privados. É uma grande verdade do nosso País”, disse.

Julião citou ainda a expansão da Multilog, que vai inaugurar em dezembro um novo Porto Seco em Foz do Iguaçu, com geração de 250 empregos diretos.

Outro ponto destacado foi a sustentabilidade. O executivo mencionou o corredor verde da BR-277, entre Curitiba e o Porto de Paranaguá, administrado pela EPR Litoral Pioneiro, onde são adotadas medidas para reduzir emissões e ampliar a eficiência das operações.

“Temos uma questão também que precisa ser debatida, que é a sustentabilidade. E, mais uma vez, a Região Sul sai na frente, com o corredor verde na BR-277”, afirmou.

Grupo Brasil Export anuncia novos presidentes regionais

Osmari de Castilho assume o Sul Export e Jesualdo Silva passa a liderar o Sudeste Export

Wellington Sauer/Estúdio Douglas Guimarães

VANESSA PIMENTEL
vanessa.pimentel@redenews.com.br

O Conselho Sul Export terá novo presidente. O diretor-superintendente da Portonave, Osmari de Castilho, foi anunciado nesta quinta-feira (17) para comandar o fórum da Região Sul, enquanto Jesualdo Silva, diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), assumirá a presidência do Sudeste Export. As mudanças foram anunciadas hoje (17), durante o Sul Export, em Foz do Iguaçu (PR), último fó-



O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, saudou Osmari de Castilho pelo anúncio como novo presidente do Conselho Sul Export durante o encontro em Foz do Iguaçu

rum regional do Grupo Brasil Export neste ano.

Antes de formalizar os nomes, o CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Ju-

lião, agradeceu a parceria dos dois executivos e destacou a participação do Ministério de Portos e Aeroportos nos fóruns, com a

presença do ministro Tomé Franca. “Agradeço pela parceria com o ministério, pelo reajuste na agenda para estar presente sempre que

possível e hoje aqui, fazendo questão de encerrar o calendário de fóruns. Essa união é muito importante para o setor”, afirmou Julião.

Na sequência, antes de começar seu discurso, o ministro Tomé Franca saudou Osmari de Castilho pela chegada à presidência do Sul Export. Já Castilho agradeceu pelo convite e se colocou à disposição para dar continuidade ao trabalho do conselho. “É uma grande honra, um grande desafio assumir a presidência do Sul Export. Espero poder colaborar com as discussões, trazer temas relevantes e estar ativo em todo o diálogo”, citou Osmari.

ABDInfra: segurança jurídica deve ser prioridade na infraestrutura

Entidade aponta previsibilidade contratual, equilíbrio econômico-financeiro +e solução técnica de controvérsias como bases para novos investimentos

Wellington Sauer/Estúdio Douglas Guimarães

JÚNIOR BATISTA
junior,batista@redenenews.com.br

A segurança jurídica deve ocupar posição central na agenda brasileira de infraestrutura para garantir previsibilidade aos contratos, reduzir incertezas e criar condições para novos investimentos. A avaliação foi apresentada pelo diretor de Relações Institucionais da Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura (ABDInfra), Marcelo Petry, durante a abertura do InfraJur, Encontro de Direito de Infraestrutura de Transportes, Energia e Mineração.

Segundo Petry, o país enfrenta uma crise estrutural que afeta a infraestrutura e a logística, com fragilida-

des na integração entre modais e ausência de políticas de Estado de longo prazo. “Gostaria de enfatizar que a segurança jurídica é o pilar fundamental de nossa atuação”, afirmou.

O diretor apresentou três frentes de atuação da entidade. A primeira é a produção científica e doutrinária voltada à resolução de problemas concretos, com foco na análise e modelagem de riscos.

O segundo eixo é a segurança jurídica, com defesa da previsibilidade dos contratos, preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos empreendimentos e mecanismos técnicos para solução de controvérsias.

O terceiro envolve sustentabilidade, governança e responsabilidade social e ambiental, alinhando os ati-



▲ Durante a abertura do InfraJur, Marcelo Petry defendeu maior articulação entre iniciativa privada, sociedade civil e poder público para enfrentar os desafios da infraestrutura

vos de infraestrutura às exigências da transição climática e da ética corporativa.

A ABDInfra também pre-

tende ampliar a interlocução entre iniciativa privada, sociedade civil e poder público. “Buscamos a edificação de

pontes sólidas e republicanas entre a iniciativa privada, a sociedade civil organizada e o poder público”, afirmou Petry.

Concessão de acessos aquaviários busca dar previsibilidade à operação

Modelo apresentado pela Infra S.A. no Sul Export prevê contratos de longo prazo, garantia de calado e estabilidade para dragagem

Wellington Sauer/Estúdio Douglas Guimarães

VANESSA PIMENTEL
vanessa.pimentel@redenenews.com.br

A concessão dos acessos aquaviários pode mudar a manutenção dos canais de navegação dos portos brasileiros ao criar contratos de longo prazo e mecanismos para garantir calado às operações. O modelo foi apresentado nesta quinta-feira (17) pelo coordenador de Projetos Portuários e Aquaviários da Infra S.A., Conrado Fereza, durante o Fórum

Sul Export, em Foz do Iguaçu (PR).

Segundo Fereza, a proposta busca enfrentar problemas históricos, como dependência orçamentária, contratos curtos de dragagem, eventos climáticos extremos e dificuldade de planejamento. O modelo adota o Calado Máximo Operacional (CMO) como referência contratual e se apoia em três frentes: previsibilidade da navegação, governança da matriz de riscos e sustentabilidade socioambiental.

Entre os mecanismos previstos estão contratos de longo prazo, garantia de calado e instrumentos para



▲ Coordenador da Infra S.A., Conrado Fereza destacou no fórum a concessão de acessos aquaviários como alternativa para ampliar previsibilidade e segurança na navegação

distribuição de riscos, além de medidas de descarbonização e desconto ecológico.

O Porto de Paranaguá

foi apresentado como o primeiro projeto do tipo no país. A concessão tem prazo de 25 anos, prevê R\$ 1,2

bilhão em investimentos e calado operacional de até 15,5 metros. O leilão, realizado em outubro de 2025, foi vencido pelo Consórcio Canal Galheta Dragagem, com outorga de R\$ 276 milhões e desconto de 12,63% sobre a tarifa.

O projeto inclui dragagem, derrocagem, sinalização, tecnologia e segurança da navegação. Fereza citou o acesso ao Porto de Itajaí, cujo estudo prevê concessão de 25 anos e calado de 14,5 metros. Para ele, Paranaguá e Itajaí podem servir de referência para outros acessos portuários e hidroviários do país.

BRASIL EXPORT

Empresas brasileiras transferem produção ao Paraguai via Maquila

Regime oferece tributação de 1% sobre o valor agregado e já tem o Brasil como destino de 60% das exportações

GEOVANNA BARBOSA
redacao.jornal@redenebnews.com.br

[O regime de Maquila tem atraído empresas brasileiras interessadas em transferir parte de suas cadeias produtivas para o Paraguai, aproveitando incentivos tributários e a integração comercial entre os dois países. Segundo dados apresentados durante o InfraJur, 60% das exportações realizadas sob o regime têm o Brasil como destino. O advogado Rodrigo Marchioli estima ainda que cerca de 70% das empresas que operam no sistema sejam

brasileiras. A discussão ocorreu durante painel do InfraJur, encontro que debate o Direito de Infraestrutura de Transportes, Energia e Mineração e é promovido pelo Grupo Brasil Export. O evento reuniu especialistas em direito, logística e comércio exterior para discutir as relações econômicas entre Brasil e Paraguai. Segundo Marchioli, o fluxo de produtos para o Brasil não representa apenas uma expansão das exportações paraguaias, mas também o resultado da transferência de estruturas produtivas de empresas brasileiras para o país vizinho. “A maioria absoluta dessas empresas é de origem brasileira. Esse volu-

me de exportação para o Brasil é, portanto, reflexo de empreendedores brasileiros que estão transferindo suas cadeias produtivas para o Paraguai, atraídos pela eficiência do sistema tributário local”, afirmou. A advogada especializada no Regime de Maquila e em estruturação jurídica de projetos industriais e de serviços, Adria Báez Bolla, explicou que o mecanismo permite a instalação de uma empresa paraguaia, denominada maquiladora, para produzir bens ou prestar serviços destinados a uma empresa estrangeira, chamada de matriz. Pelo modelo apresentado no evento, a maquiladora pode importar matérias-primas, insumos

e bens de capital com suspensão de tributos aduaneiros para realizar atividades como transformação, montagem, reparo ou prestação de serviços. O resultado da operação é posteriormente exportado conforme as diretrizes da empresa matriz. O principal diferencial apontado por Adria é a tributação concentrada em uma alíquota única de 1% sobre o valor agregado da operação. “O grande diferencial competitivo é o tributo único”, afirmou a advogada. O regime existe há mais de 25 anos e, segundo os dados apresentados no painel, reúne mais de 350 empresas maquiladoras em operação. O setor também gera mais de 37 mil empregos diretos e, até setembro deste ano,

havia ultrapassado US\$ 1 bilhão em exportações. **Integração regional**

O movimento também foi relacionado à posição estratégica do Paraguai dentro das cadeias logísticas do Mercosul. O presidente do Conselho Internacional do Brasil Export, Joel Julius, destacou a importância do país como corredor para o comércio regional. Segundo Julius, o Paraguai deixou de exercer apenas uma função de passagem para commodities e passou a desenvolver atividades produtivas voltadas à geração de novos produtos e oportunidades de exportação. O executivo também citou a relação econômica com a Argentina e destacou o potencial energético de Vaca Muerta, além da interdependência entre os países em diferentes cadeias produtivas. No setor de transporte fluvial, Julius afirmou que a Rocktree, empresa com operações em mais de 12 países, possui no Paraguai um de seus principais corredores logísticos. Segundo ele, um terço dos funcionários da companhia está no país e a empresa opera uma frota de 426 barcas na América do Sul, sendo 90% delas sob bandeira paraguaia. Já Marchioli relacionou a transferência de cadeias produtivas também às diferenças entre os ambientes de negócios dos dois países. Segundo o advogado, a insegurança jurídica brasileira é um dos fatores considerados pelas empresas ao avaliar a instalação de parques fabris no Paraguai.

Wellington Sauer/Estúdio Douglas Guimarães



A discussão ocorreu durante painel do InfraJur, encontro que debate o Direito de Infraestrutura de Transportes, Energia e Mineração e é promovido pelo Grupo Brasil Export

TRANSPORTES | Portos



Suzano renova certificação internacional de segurança no Porto de Santos

Selo ISPS Code do Terminal 32 foi renovado até 2031 após auditoria e investimentos em tecnologia

Divulgação

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redebeneews.com.br

A Suzano renovou a certificação ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code) do Terminal 32 (T32), localizado no Porto de Santos (SP). O selo internacional atesta que a instalação atende aos requisitos de segurança portuária estabelecidos para operações marítimas internacionais.

Segundo a empresa, a nova Declaração de Cumprimento nº 15/2026 foi emitida pela Conportos (Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis) e tem validade até 3 de agosto de 2031. “A renovação da certificação exige atualização constan-

te de processos e investimento em tecnologia. É um processo fundamental para garantir a confiabilidade da nossa cadeia logística e a competitividade da companhia nos mercados internacionais”, afirmou Renan Volpato, gerente executivo de Logística da Suzano.

A auditoria para renovação da certificação internacional teve início em setembro do ano passado e envolveu adequações tecnológicas e outras iniciativas voltadas à segurança, com investimento da ordem de R\$ 100 mil.

A renovação contribui para a segurança de colaboradores, empresas contratadas, motoristas, operadores logísticos e autoridades que atuam no terminal, além de apoiar a confiabilidade da cadeia logística utilizada no escoamento de produtos da Suzano para diferentes mercados internacionais.



Além do ISPS Code, o Terminal 32 também possui as certificações ISO 9001 (gestão da qualidade), ISO 14001 (gestão ambiental) e ISO 45001 (segurança e saúde no trabalho)

A instalação iniciou o processo de certificação pelo ISPS Code em 2017 e obteve o selo pela primeira vez em 2021. O código estabelece requisitos internacionais de segurança para navios e instalações portuárias e integra as medidas previstas no Capítulo XI-2 da Convenção SOLAS de 1974. A manutenção da certificação envolve avalia-

ções periódicas, atualização de procedimentos, treinamentos e investimentos em infraestrutura e tecnologia.

Além do ISPS Code, o Terminal 32 também possui as certificações ISO 9001 (gestão da qualidade), ISO 14001 (gestão ambiental) e ISO 45001 (segurança e saúde no trabalho).

O Terminal 32 integra o complexo portuário da

Suzano no maior porto do País. As instalações são responsáveis pelo escoamento da produção das fábricas da companhia em Mato Grosso do Sul — Três Lagoas e Ribas do Rio Pardo —, que somam capacidade de 5,8 milhões de toneladas de celulose por ano, e da Unidade de Jacaré (SP), com capacidade de 1,1 milhão de toneladas por ano.

Operação da PF investiga tráfico de cocaína pelo Porto de Paranaguá

Grupo brasileiro teria atuado em parceria com integrantes da máfia italiana no envio de droga para a Europa

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Polícia Federal deflagrou nesta quinta-feira (17) uma operação contra uma organização criminosa brasileira suspeita de atuar em parceria com integrantes da máfia italiana no envio de grandes carregamentos de

cocaína para a Europa. Segundo a investigação, parte da droga era escoada pelo Porto de Paranaguá, no Paraná.

A ação é conduzida pela PF em Curitiba e cumpre sete mandados de prisão preventiva e cinco de busca e apreensão em Palhoça (SC), São Paulo, São Caetano do Sul, Santos e Americana, em São Paulo. A Justiça também determinou bloqueio de bens e valores e o sequestro de imóveis.

De acordo com a PF, o esquema continuou ativo mesmo após a prisão de dois integrantes da máfia italiana, em 2019, em Praia Grande (SP). Familiares e antigos associados teriam assumido funções ligadas à compra, transporte, armazenamento e envio da cocaína para a Europa.

A investigação relaciona o grupo a pelo menos 11 apreensões realizadas entre 2019 e 2020, que somaram mais de 4,6 toneladas

de cocaína com destino a países como Itália, Bélgica, Holanda, França e Portugal. Cerca de 2,2 toneladas estavam armazenadas no Brasil quando os dois integrantes da máfia foram presos.

Os investigadores também identificaram o uso de aplicativos criptografados, empresas de fachada, imóveis e transferências internacionais para ocultar recursos. Parte do dinheiro obtido com a venda da droga seria reinvestida em

novos carregamentos.

A apuração teve cooperação entre autoridades brasileiras e italianas e analisou mensagens, movimentações financeiras, dados de contêineres e registros de embarques.

Em nota, a Portos do Paraná informou que atua no combate ao tráfico em conjunto com órgãos de segurança e afirmou que a última ocorrência na área pública do Porto de Paranaguá foi registrada em 2023.

TRANSPORTES | Ferrovias

TCU aponta atrasos crônicos em obras da Fiol 2

Lote 6 acumula defasagem superior a R\$ 118 milhões em relação ao cronograma e terá governança reforçada

Estadão Conteúdo
Da Redação

O Tribunal de Contas da União (TCU) apontou nesta quarta-feira (16) atrasos “crônicos” na execução das obras do Lote 6 da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol 2), no trecho entre Caetité e Barreiras, na Bahia, sob responsabilidade da Infra S.A. O órgão recomendou reforço na governança e no acompanhamento do contrato para tentar recuperar o cronograma.

Após 48 meses de contrato, a execução financeira acumulada alcançava 48,79% do valor global, diante de 72,46% previstos para o período. A diferença representa uma defasagem superior a R\$118 milhões em relação ao cronograma estabelecido para as obras. O TCU também identificou piora do Índice de Desempenho Financeiro (IDfin) ao longo de 2025, com deterioração do ritmo de execução no fim do ano.

O Lote 6F tem cerca de 159 quilômetros e integra a Fiol 2, trecho ferroviário de aproximadamente 485 quilômetros entre Caetité e Barreiras. O contrato atualmente fiscalizado abrange 132,11 quilômetros e foi firmado no fim de 2021 com o Consórcio TT-Fiol Lote 6F-A, formado pela TCE Engenharia e pela Tiisa Infraestrutura e Investimentos. O valor contratado foi de R\$500,2 milhões.

A execução desse trecho acumula um histórico

de dificuldades. As obras do lote começaram em 2011, ainda sob responsabilidade da antiga Valec, antecessora da Infra S.A. O primeiro contrato foi encerrado em novembro de 2020 por dificuldades do consórcio responsável em manter o ritmo dos serviços. Após quase dez anos, a execução física e financeira correspondia a apenas 13,9% do objeto contratado.

Uma nova licitação foi realizada em 2021 para executar os serviços remanescentes. O contrato com o Consórcio TT-Fiol previa inicialmente 36 meses para conclusão das obras, com entrega em dezembro de 2024. O pra-

zo passou posteriormente para dezembro de 2026 e, após novo acordo firmado neste ano, a previsão foi deslocada para dezembro de 2027. No início de 2026, a implantação da superestrutura ferroviária, que inclui os trilhos, alcançava cerca de 14% do trecho.

Segundo a auditoria, os atrasos decorrem de uma combinação de fatores. Entre eles estão a mobilização insuficiente de recursos pelo consórcio, dificuldades financeiras de uma das empresas e entraves externos às obras. A Tiisa está em recuperação judicial, situação apontada pelo Tribunal como fator adicional

de risco para a capacidade operacional e financeira do contrato.

Também foram identificadas interferências de redes elétricas e dificuldades no licenciamento de áreas com relevância arqueológica, que impediram ou retardaram a abertura de determinadas frentes de serviço. O TCU recomendou que a Infra S.A. amplie a articulação com concessionárias de energia e órgãos responsáveis pelos licenciamentos para liberar os pontos considerados críticos.

Novo cronograma

Em junho, a Infra S.A. e o consórcio firmaram um

Compromisso de Ajustamento de Conduta (CAC) para evitar a ruptura do contrato e estabelecer um novo cronograma de execução. Antes do acordo, a estatal chegou a preparar a rescisão unilateral, com previsão de multa de R\$ 61,3 milhões e acionamento das garantias contratuais. A medida acabou não sendo adotada.

O TCU reconheceu que a manutenção do contrato pode evitar nova desmobilização das obras, realização de outra licitação e contratação de uma nova empresa, fatores que poderiam ampliar ainda mais os atrasos. Ao mesmo tempo, os auditores apontaram risco de que o prazo de dezembro de 2027 também não seja cumprido diante do volume de serviços ainda pendentes e das condições financeiras de integrante do consórcio.

Por isso, o Tribunal recomendou que a Infra S.A. adote mecanismos “robustos” de governança para acompanhar o CAC, incluindo indicadores objetivos, relatórios periódicos, definição clara das instâncias responsáveis pelas decisões e pagamentos condicionados ao desempenho físico-financeiro das obras.

A Infra S.A. afirmou anteriormente que a decisão de manter o contrato foi baseada em estudo que apontou vantagens na continuidade da execução em relação à rescisão. Segundo a estatal, o acordo estabelece marcos objetivos de cobrança e penalidades, incluindo a possibilidade de encerramento do contrato em caso de descumprimento, e fixa dezembro de 2027 como prazo para a entrega do Lote 6F.



Divulgação

A execução desse trecho acumula um histórico de dificuldades. As obras do lote começaram em 2011, ainda sob responsabilidade da antiga Valec, antecessora da Infra S.A.

TRANSPORTES | Ferrovias > Opinião



RENATO FERNANDES DE CASTRO

Advogado, mestre em Direito e Economia pela Universidade de Lisboa e sócio da área regulatória e de Infraestrutura do escritório Almeida Prado e Hoffmann Advogados

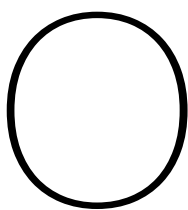
VIVIAN RIBEIRO MADSEN FIGUEIREDO

Advogada, mestre em Direito Político e Econômico e especialista em Direito Regulatório e de Infraestrutura no escritório Almeida Prado e Hoffmann Advogados

opinioao@portalbenews.com.br

► DIREITO

Contas vinculadas: segurança jurídica para a expansão ferroviária



O desafio do setor ferroviário é o mesmo há anos: transformar potencial em investimento concreto. Diante da amplitude do território nacional, a existência de uma malha ferroviária mais extensa e integrada poderia reduzir custos logísticos, ampliar a competitividade dos produtos brasileiros e melhorar o escoamento da produção até os principais portos nacionais. Entretanto, a expansão ferroviária demanda projetos de grande porte, elevados investimentos e contratos de longo prazo, tornando a estruturação de suas concessões mais morosa e complexa.

Foi nesse contexto que o Ministério dos Transportes instituiu a Política Nacional de Outorgas Ferroviárias (Portaria nº 870, de 26 de novembro de 2025), com o objetivo de conferir maior previsibilidade às concessões e criar condições para uma nova agenda de investimentos. Diante disso, foram anunciados alguns projetos prioritários, dentre eles: i) o Anel Ferroviário do Sudeste (EF-118), que possui mais de 500 quilômetros e conecta o Espírito Santo ao Rio de Janeiro; ii) a Ferrogrão, ferrovia longitudinal com mais de 900 quilômetros que ligará Sinop (MT) ao Porto de Miratuba (PA), para escoar a produção de grãos do Centro-Oeste pelo Arco Norte; iii) o Corredor Leste-Oeste, com aproximadamente 1.700 quilômetros de extensão, visa integrar as ferrovias Fiol e Fico para ligar o Centro-Oeste e o interior produtivo ao litoral; (iv) a Malha Oeste, com cerca de 1.600 quilômetros de extensão conecta o interior paulista ao interior do Mato Grosso do Sul; v) e a Malha Sul, com seus corredores que somados superam 7.000 quilômetros

e conectam Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e São Paulo.

Nesse cenário, ganharam relevância os mecanismos de contas vinculadas e de investimento cruzado. A conta vinculada é, essencialmente, um instrumento de segregação financeira por meio do qual determinados recursos relacionados à concessão são direcionados pela concessionária para uma conta específica, separada do fluxo ordinário do contrato, e submetidos a regras próprias de movimentação e utilização. A finalidade é conferir maior previsibilidade, controle e rastreabilidade aos recursos que possuem destinação previamente definida.

Quanto ao investimento cruzado, trata-se da utilização de recursos originados em uma concessão para financiar empreendimento de infraestrutura distinto, inclusive outra concessão ferroviária. A conta vinculada pode, nesse caso, funcionar como o instrumento financeiro que permite segregar e preservar os recursos até que sejam destinados ao novo empreendimento.

Embora relacionados, os dois mecanismos não se confundem. A existência de uma conta vinculada em uma concessão ferroviária, por si só, não significa que os recursos ali depositados serão necessariamente transferidos para outra ferrovia, podendo permanecer vinculados à própria concessão de origem. O investimento cruzado representa, portanto, uma das possíveis formas de destinação dos recursos de uma conta vinculada.

A aplicabilidade do mecanismo de contas vinculadas, a natureza jurídica dos recursos nelas depositados, bem como a possibilidade ►

A CONTA VINCULADA É, ESSENCIALMENTE, UM INSTRUMENTO DE SEGREGAÇÃO FINANCEIRA POR MEIO DO QUAL DETERMINADOS RECURSOS RELACIONADOS À CONCESSÃO SÃO DIRECIONADOS PELA CONCESSIONÁRIA PARA UMA CONTA ESPECÍFICA, SEPARADA DO FLUXO ORDINÁRIO DO CONTRATO, E SUBMETIDOS A REGRAS PRÓPRIAS DE MOVIMENTAÇÃO E UTILIZAÇÃO

TRANSPORTES | Ferrovias > Opinião

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 15

A DECISÃO SERÁ ESPECIALMENTE RELEVANTE PARA ESTABELECEER OS LIMITES JURÍDICOS DESSA MODELAGEM E CONFERIR MAIOR SEGURANÇA À SUA UTILIZAÇÃO. SE ACOMPANHADAS DE REGRAS ADEQUADAS DE GOVERNANÇA, TRANSPARÊNCIA E CONTROLE, AS CONTAS VINCULADAS E OS INVESTIMENTOS CRUZADOS PODEM SE CONSOLIDAR COMO INSTRUMENTOS RELEVANTES PARA VIABILIZAR NOVOS INVESTIMENTOS E CONTRIBUIR PARA A EXPANSÃO E INTEGRAÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA BRASILEIRA

de utilização desses valores de forma cruzada, são objeto de análise do Tribunal de Contas da União (TCU).

O tema chegou ao Plenário do TCU no início deste mês e tem por relator o ministro Benjamin Zymler. O julgamento, está atualmente suspenso em razão de pedidos de vista, mas o relator apresentou voto favorável à possibilidade de utilização do mecanismo para viabilizar investimentos ferroviários.

O ministro Zymler discordou do pronunciamento da unidade técnica do Tribunal (AudPortoFerrovia) que entendeu que os recursos depositados em contas vinculadas teriam natureza pública, por corresponderem a uma obrigação assumida perante o Poder Concedente. O reconhecimento, pela unidade técnica, da natureza pública desses recursos, contudo, não afastou a possibilidade de utilização do mecanismo de contas vinculadas e de investimentos cruzados, desde que exista previsão contratual e que os recursos estejam vinculados a empreendimento previamente definido e objetivamente caracterizado.

O voto apresentado pelo ministro Benjamin Zymler adotou entendimento distinto quanto à natureza jurídica dos valores. Conforme exposto na sessão de julgamento, para o relator, os recursos possuem natureza privada e, por isso, não devem ser recolhidos ao Tesouro Nacional ou submetidos à lógica ordinária de execução orçamentária.

A distinção quanto à natureza dos recursos é relevante e exige especial atenção: para o relator, trata-se de valores de natureza privada, mas afetados a uma destinação pública. Essa característica explica sua preocupação manifestada quanto à lisura na aplicação dos recursos. Embora não integrem o Tesouro Nacional e, portanto, não estejam sujeitos à lógica ordinária de execução orçamentária, sua aplicação está vinculada à realização de investimentos em infraestrutura de interesse público, tornando necessário estabelecer mecanismos que assegurem adequados níveis de governança, transparência, rastreabilidade e controle sobre a constituição, movimentação e aplicação desses recursos.

A conclusão do julgamento, prevista para novembro, poderá produzir efeitos relevantes sobre a estruturação e o financiamento de projetos como o Anel Ferroviário do Sudeste (EF-118), além do Corredor Leste-Oeste, da Malha Centro-Leste, da Malha Oeste e do trecho Açailândia-Barcarena.

Na modelagem do Anel Ferroviário do Sudeste (EF-118), está prevista a utilização de recursos provenientes de contas vinculadas de diferentes concessões: aproximadamente R\$ 2,68 bilhões da MRS, R\$ 548,6 milhões da Rumo Malha Paulista e R\$ 768,1 milhões da Estrada de Ferro Vitória a Minas. Para a Ferrogrão, a modelagem também prevê aporte de R\$ 3,3 bilhões proveniente de recursos de outras concessionárias ferroviárias.

A importância da conclusão do julgamento pelo TCU não se resume à definição da natureza jurídica dos recursos das concessões ferroviárias. A controvérsia envolve, sobretudo, a definição das condições jurídicas para utilização de um mecanismo jurídico e financeiro capaz de transformar parte da capacidade econômica gerada pelas concessões existentes em novos investimentos.

A decisão será especialmente relevante para estabelecer os limites jurídicos dessa modelagem e conferir maior segurança à sua utilização. Se acompanhadas de regras adequadas de governança, transparência e controle, as contas vinculadas e os investimentos cruzados podem se consolidar como instrumentos relevantes para viabilizar novos investimentos e contribuir para a expansão e integração da malha ferroviária brasileira.

Essa expansão é estratégica para o crescimento e o desenvolvimento do País. Nesse contexto, conferir segurança jurídica a mecanismos capazes de mobilizar recursos para novos projetos ferroviários significa também criar condições para que a infraestrutura acompanhe as necessidades de desenvolvimento do Brasil.

Vivian Ribeiro Madsen Figueiredo, Renato Fernandes de Castro e outros profissionais do escritório Almeida Prado e Hoffmann Advogados escrevem para o BE News quinzenalmente

PETRÓLEO E GÁS

Petrobras vai explorar margem equatorial da Costa do Marfim

A estatal brasileira assinou nesta quinta-feira contrato para buscar petróleo em oito blocos exploratórios em alto-mar. Segundo a companhia, as áreas têm elevado potencial

Agência Brasil

A Petrobras assinou contrato de exploração para buscar petróleo na margem equatorial da Costa do Marfim, país da costa oeste africana. A companhia brasileira terá o direito de explorar oito blocos exploratórios offshore, ou seja, em “alto-mar”.

A celebração do contrato com a Costa do Marfim ocorreu nesta quinta-feira (17), em Abidjan, capital econômica do país africano e sede do governo. A empresa brasileira foi representada pela diretora executiva de Exploração e Produção da Petrobras, Sylvia Anjos.

Os contratos são sob regime de partilha de produção. A Petrobras atuará no país por meio da subsidiária (espécie de “empresa-filha”) Petrobras Netherlands B.V. (PNBV), que terá 90% de participação dos blocos, além de ser a operadora da exploração. Os 10% restantes ficarão com a estatal marfinense Petroci Holding.

Os blocos adquiridos são CI-513, CI-600, CI-601, CI-

602, CI-603, CI-605, CI-701 e CI-702.

De acordo com comunicado divulgado pela Petrobras, a iniciativa está alinhada à estratégia de recomposição das reservas de óleo e gás por meio da exploração de novas fronteiras, tanto no Brasil quanto no exterior.

A companhia ressalta que os contratos asseguram participação em áreas exploratórias “de elevado potencial na margem equatorial africana”.

A presidente da companhia, Magda Chambriard, afirmou que o novo negócio

dá à Petrobras “presença relevante” na Costa do Marfim, “país localizado numa região de alto potencial exploratório, com características geológicas semelhantes às de nossas bacias sedimentares”.

“Vamos aplicar nesses blocos nossa experiência e capacidade técnica e estamos confiantes de que poderemos, com elas, descortinar todas as possibilidades que acreditamos existir na margem atlântica africana”, completou.

Margem equatorial

A margem equatorial é uma

faixa geográfica que compartilha características geológicas relacionadas à abertura do oceano Atlântico. Assim como há no norte da América do Sul, está presente também na África Ocidental.

Descobertas recentes na Guiana e do Suriname fazem a margem equatorial ser considerada fronteira promissora para produção de óleo e gás.

No Brasil, a Petrobras já faz perfurações exploratórias no litoral do Amapá e do Rio Grande do Norte. No litoral colombiano, a empresa identificou reservatórios

significativos de gás na margem equatorial.

Petrobras no mundo

A assinatura dos contratos na Costa do Marfim representa o avanço da Petrobras na exploração de petróleo e gás na África e no mundo. No continente, a estatal opera também na Namíbia, São Tomé e Príncipe e África do Sul. Em agosto de 2026, a companhia iniciou negociações para blocos exploratórios em Gana.

O movimento de presença na África é uma retomada. No começo dos anos 2000, a empresa chegou a ter atuação em países como Nigéria, Tanzânia, Angola, Benin, Gabão e Namíbia, participações que foram vendidas.

Américas

Além do Brasil e África, a Petrobras atua na exploração e produção de petróleo na Argentina, Bolívia, Colômbia e Estados Unidos. Em junho de 2026, a empresa firmou entendimento para estabelecer cooperação estratégica e técnica com a estatal Pemex, com foco no Golfo do México.

Divulgação / Petrobras



A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, disse que o novo negócio dá à estatal presença relevante na Costa do Marfim

Governo mantém o valor do diesel

Apesar do aumento da Petrobras às distribuidoras, subvenção deixa o preço inalterado

Estadão Conteúdo

ras. O aumento será acompanhado de um desconto no mesmo valor, no âmbito da subvenção econômica criada pelo governo para o diesel A de uso rodoviário.

A medida da estatal foi anunciada após a publicação da Portaria MF nº 2.813, nesta quarta-feira, que estabeleceu subvenção de R\$ 1,00 por litro pelo prazo de 30 dias, com vigência imediata, nos ter-

mos da MP nº 1.391/2026.

Com o mecanismo, somada às medidas previstas na MP nº 1.363, de 30 de maio, os preços de venda da Petrobras às distribuidoras permanecerão inalterados.

A adesão ao programa é facultativa. Segundo a Petrobras, a medida é compatível com os interesses da companhia e preserva sua flexibilidade na implemen-

tação da estratégia comercial.

A adesão referente ao primeiro período de apuração poderá ser formalizada até o último dia do período correspondente. A assinatura do termo pela Petrobras ainda depende da publicação dos atos complementares necessários à operacionalização da subvenção e da conclusão dos trâmites internos de gover-

nança da companhia.

A Petrobras afirma que mantém sua estratégia comercial orientada pela participação de mercado, pela otimização de seus ativos de refino e pela busca de rentabilidade de forma sustentável, evitando o repasse imediato aos preços internos da volatilidade conjuntural das cotações internacionais e da taxa de câmbio.

A Petrobras informou que ajustou, a partir desta quinta-feira, 17, em R\$ 1,00 por litro os preços de venda de óleo diesel A às distribuidoras.

MINERAÇÃO

Conselho sobre minerais críticos é detalhado com 18 competências

Atuação do colegiado terá caráter geopolítico, com a participação do Ministério da Defesa. Entre outras atribuições, o CIMCE será responsável por homologar acordos internacionais

Estadão Conteúdo	(CIMCE) foi detalhado com 18 competências, incluindo a definição de projetos considerados prioritários para a industrialização desse segmento. Conforme já previsto em lei, o colegiado especial também é responsável por “homologar” contratos ou acordos internacionais que envolvam fornecimento desses minerais “em con-	dições que possam afetar a segurança econômica ou geopolítica do País”. O grupo está dividido em instâncias, conforme decreto publicado. O caráter geopolítico é reforçado com a participação do Ministério da Defesa no rol de integrantes do Comitê Executivo e no chamado “Pleno” - instância superior de formulação de política,	orientação estratégica, planejamento e edição de atos normativos do CIMCE. O Ministério de Minas e Energia (MME), por sua vez, terá um papel considerado crucial para o funcionamento do Comitê Executivo. Essa alta instância dependerá de manifestação técnica do MME na decisão sobre a aprovação, a classificação e a priorização	dos projetos submetidos ao CIMCE e, ainda, por exemplo, na decisão sobre o aval aos projetos elegíveis ao Programa Federal de Beneficiamento e Transformação de Minerais Críticos e Estratégicos (PFMCE). O parecer técnico do MME também será necessário para a aprovação de projetos prioritários a serem encaminhados para fins de submissão ao licenciamento ambiental especial. A ministra da Casa Civil, Miriam Belchior, disse nesta quinta-feira, 17, que, dentro dos próximos 10 dias, poderá ocorrer a primeira reunião do Conselho Nacional para Industrialização de Minerais Críticos e Estratégicos (CIMCE). A lei prevê 15 representantes de órgãos do Poder Executivo. “O que o Brasil passa a ter é a capacidade de decidir os termos em que o investimento chega ao nosso mercado”, declarou o ministro Alexandre Silveira, em discurso. Também participam do Conselho, com direito a voto, um representante legal dos Estados e do Distrito Federal, um representante dos municípios, dois representantes do setor privado e um representante de instituições de ensino superior. O Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram) e a Confederação Nacional da Indústria (CNI) representam o setor. O Comitê Executivo, porém, tem apenas membros do governo. O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) é o coordenador. Os outros membros incluem representantes da Casa Civil, do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação, do Ministério da Defesa, do Ministério da Fazenda, do Ministério de Minas e Energia e Itamaraty.
------------------	--	--	--	---

As 18 Competência do CIMCE

- 1 Elaborar e aprovar o Plano Nacional de Minerais Críticos e Estratégicos.
- 2 Analisar e aprovar projetos.
- 3 Credenciar projetos para fins de aplicação dos instrumentos.
- 4 Definir os projetos considerados prioritários, com prevalência para minerais essenciais para produtos e processos de alta tecnologia e aqueles produzidos por cadeias minerárias de indústria nascente.
- 5 Homologar a mudança de controle, direta ou indireta, inclusive por meio de reorganização societária, de empresa titular de direitos minerários relativos a minerais críticos e estratégicos
- 6 Homologar contratos, acordos ou parcerias internacionais que envolvam fornecimento de minerais críticos e estratégicos em condições que possam afetar a segurança econômica ou geopolítica do País.
- 7 Homologar o acesso a informações geológicas de interesse estratégico ou a aquisição de participação ou de influência significativa por pessoas jurídicas estrangeiras em empresas titulares de direitos neste segmento.
- 8 Homologar a alienação, a cessão ou a oneração de direitos ou títulos minerários relativos a minerais críticos e estratégicos outorgados pela União.
- 9 Definir e atualizar o rol de substâncias que se enquadrem como minerais críticos e estratégicos, mediante proposta fundamentada do MME.
- 10 Propor parcerias que visem ao desenvolvimento das cadeias de minerais críticos e estratégicos.
- 11 Estabelecer diretrizes para a definição de preços mínimos de leilões, preservadas as competências regulatórias, fiscalizatórias e de outorga da Agência Nacional de Mineração (ANM).
- 12 Encaminhar ao Conselho de Governo os projetos classificados como prioritários no âmbito da PNMCE, para fins de submissão ao licenciamento ambiental especial.
- 13 Estabelecer as diretrizes e habilitar os projetos elegíveis ao PFMCE.
- 14 Definir o aporte mínimo para acesso aos recursos do Fundo Garantidor da Atividade Mineral.
- 15 Definir diretrizes para a aplicação dos recursos à diversificação econômica e ao desenvolvimento dos territórios impactados pela mineração.
- 16 Definir outros produtos elegíveis à apuração dos créditos fiscais.
- 17 Exercer a função de autoridade competente do Sistema de Certificação Mineral de Baixo Carbono.
- 18 Estabelecer diretrizes e critérios gerais para o credenciamento de instituições aptas a firmar parcerias em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica.

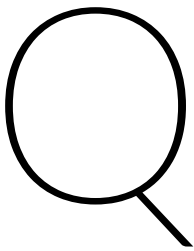


RODOLFO GONÇALVES

Engenheiro Naval e Oceânico, com doutorado na área. Especialista em Engenharia Offshore, Infraestrutura e Energia. CEO da JB Energy e pesquisador da Universidade de Tóquio, no Japão. Lidera o Aura Sul Wind, primeiro projeto-piloto de energia eólica offshore flutuante do Brasil.
opinioao@portalbenews.com.br

► DIREITO

Offshore wind não começa pela turbina: começa pela indústria



Quando olhamos para um parque eólico offshore, enxergamos turbinas. São elas que dominam as fotografias, aparecem nos mapas dos projetos e transformam o vento em eletricidade. Mas, do ponto de vista econômico e industrial, talvez sejam justamente a parte mais visível de uma cadeia muito maior.

Antes que uma turbina comece a girar no mar, engenheiros projetaram estruturas, fábricas produziram componentes, portos receberam equipamentos, guindastes realizaram içamentos, embarcações foram mobilizadas, cabos foram instalados e milhares de pessoas participaram de uma complexa operação industrial e marítima.

Por isso, se o Brasil quiser transformar seu enorme potencial eólico offshore em desenvolvimento econômico, a discussão não pode começar apenas por quantos gigawatts serão instalados. Precisamos discutir quem será capaz de construí-los.

Uma indústria antes dos gigawatts

Um parque offshore comercial envolve componentes de dimensões extraordinárias. Turbinas modernas já ultrapassam 15 MW. Pás podem ter mais de 100 metros. Torres, fundações, plataformas flutuantes, cabos submarinos e subestações exigem capacidades industriais e logísticas específicas.

Não basta possuir fábricas. É necessário conectar fabricação, transporte, armazenamento, montagem e instalação.

É aqui que portos deixam de ser apenas pontos de passagem e passam a funcionar como verdadeiras fábricas à beira-mar.

Áreas extensas de armazenamento, capacidade de carga dos cais, calado, acessos terrestres, equipamentos de movimentação e disponibilidade de áreas para integração tornam-se parte da equação econômica de um projeto.

E, depois do porto, começa outra cadeia: a das operações marítimas. Rebocadores, embarcações de apoio, navios de instalação, sistemas de posicionamento, operações de ancoragem, inspeções, logística offshore, monitoramento meteorológico e coordenação marítima precisam funcionar de maneira integrada.

A competitividade de um parque offshore é, portanto, resultado de um sistema industrial inteiro.

Mas significa que o Brasil não precisa construir sua nova indústria a partir de uma folha em branco.

O Brasil não começa do zero

Essa talvez seja uma das maiores vantagens brasileiras.

Ainda não temos turbinas eólicas operando offshore, mas temos décadas de experiência construindo e operando no mar.

A indústria de óleo e gás desenvolveu no País competências em engenharia oceânica, estruturas offshore, construção naval, portos, logística marítima, sistemas submarinos, ancoragem, inspeção, segurança e operação em ambientes complexos.

Também possuímos universidades, centros de pesquisa, empresas de engenharia e profissionais com experiência internacional.

Isso não significa que a cadeia de petróleo e gás possa simplesmente



O BRASIL TEM CONDIÇÕES DE OLHAR PARA OFFSHORE WIND NÃO APENAS COMO UMA NOVA FONTE DE ELETRICIDADE, MAS COMO UMA OPORTUNIDADE DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL MARÍTIMO. E ISSO EXIGE PLANEJAMENTO ANTES DA ESCALA COMERCIAL.

ENERGIA | Opinião

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 19

O BRASIL TEM CONDIÇÕES DE OLHAR PARA OFFSHORE WIND NÃO APENAS COMO UMA NOVA FONTE DE ELETRICIDADE, MAS COMO UMA OPORTUNIDADE DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL MARÍTIMO. E ISSO EXIGE PLANEJAMENTO ANTES DA ESCALA COMERCIAL

ser transferida para a eólica offshore. As escalas de produção são diferentes. Os modelos econômicos são diferentes. Os equipamentos são diferentes. E uma indústria que pretende instalar dezenas ou centenas de turbinas precisará incorporar conceitos de padronização, modularização e produção seriada que nem sempre fazem parte da lógica de grandes projetos offshore tradicionais.

O desafio é identificar quais competências existentes podem ser aproveitadas e quais precisam ser criadas.

Conteúdo local ou competitividade?

É nesse ponto que surge inevitavelmente a discussão sobre conteúdo local. Talvez a pergunta mais útil não seja simplesmente qual percentual de um parque deverá ser produzido no Brasil. A pergunta deveria ser: quais capacidades queremos que permaneçam no País depois que o primeiro parque terminar de ser construído?

Há uma diferença importante entre exigir conteúdo local e desenvolver uma cadeia local competitiva.

Produzir determinado componente no Brasil apenas para cumprir um índice pode aumentar custos sem necessariamente criar uma indústria sustentável. Por outro lado, importar praticamente todo o sistema pode resultar em geração de energia sem capturar parte relevante da oportunidade industrial. O equilíbrio está em identificar onde o Brasil possui — ou pode desenvolver — vantagens competitivas reais.

Estruturas de aço e concreto, fabricação naval, cabos, serviços de engenharia, logística, operações marítimas, portos, monitoramento ambiental, inspeção e manutenção são alguns dos segmentos que merecem ser analisados sob essa perspectiva.

A ambição deveria ser maior do que atender ao primeiro projeto.

Deveríamos construir fornecedores capazes de atender ao segundo, ao décimo e, eventualmente, também a projetos fora do Brasil.

Projetar para aquilo que podemos construir

Há ainda outra dimensão dessa discussão.

Normalmente pensamos que a indústria deve se adaptar à tecnologia escolhida. Mas também podemos inverter essa lógica. Tecnologias offshore destinadas ao Brasil deveriam considerar

desde o início nossa infraestrutura industrial, nossos portos, nossas capacidades de fabricação e nossa logística.

Isso é particularmente importante na eólica offshore flutuante, onde diferentes conceitos de plataforma podem exigir estratégias completamente distintas de fabricação, montagem e instalação.

Uma solução tecnicamente sofisticada, mas incompatível com a infraestrutura disponível, pode exigir investimentos adicionais que comprometem sua competitividade.

Engenharia e industrialização, portanto, não deveriam ser etapas separadas.

A maneira como uma estrutura será fabricada, transportada, montada, instalada e mantida precisa fazer parte do projeto desde suas primeiras decisões.

Uma oportunidade que vai além da energia

O Brasil tem condições de olhar para offshore wind não apenas como uma nova fonte de eletricidade, mas como uma oportunidade de desenvolvimento industrial marítimo. E isso exige planejamento antes da escala comercial.

Projetos-piloto podem qualificar fornecedores. Portos podem começar a mapear e adaptar sua infraestrutura. Estaleiros podem avaliar novas linhas de produção. Empresas marítimas podem desenvolver procedimentos e equipamentos. Universidades podem formar profissionais. E a indústria pode identificar onde realmente consegue competir.

Quando chegarem os grandes projetos, essa preparação fará diferença. Porque instalar milhares de megawatts no mar será apenas uma parte do desafio. A outra será garantir que cada novo gigawatt também movimente engenharia, portos, estaleiros, empresas e profissionais brasileiros.

No fim, uma turbina offshore produz eletricidade.

A cadeia que construímos ao redor dela é que pode produzir uma nova indústria.

Rodolfo Gonçalves escreve quinzenalmente no BE News, com seus artigos sendo publicados às sextas-feiras.



LEOPOLDO
FIGUEIREDO
E COLABORADORES
leopoldo.figueiredo@rededenews.com.br

Alerta do setor de combustíveis

A defasagem no preço do óleo diesel vendido pela Petrobras nas refinarias, em relação à paridade de importação (PPI), ultrapassou a marca crítica de R\$ 3,89 por litro, acendendo o sinal de alerta sobre o risco de desabastecimento em diversas regiões do Brasil. A advertência foi feita pelo presidente da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom), Sergio Araújo.

Abastecimento sob ameaça

Com o barril do petróleo tipo Brent consolidado acima de US\$ 100 na Intercontinental Exchange (ICE) em decorrência da crise geopolítica no Oriente Médio, a diferença de preços inviabilizou financeiramente a atuação das tradings e importadoras privadas. Como a infraestrutura de refino nacional não possui capacidade volumétrica para suprir a demanda doméstica, exigindo a importação externa de mais de 25% do diesel consumido no País, o recuo das compras privadas em setembro e a perspectiva de nova retração em outubro ameaçam diretamente o abastecimento nacional.

Importadores

Segundo o presidente da Abicom, Sérgio Araújo, “sem ajuste nos valores praticados pela estatal, os importadores tendem a reduzir drasticamente suas operações, o que pode comprometer a oferta nas próximas semanas e gerar um cenário grave de desabastecimento”.

A reforma tributária e a logística

A implementação da Reforma Tributária sobre o consumo provocará uma profunda reestruturação na malha de armazenagem e no planejamento de suprimentos das principais cadeias de valor do país. Segundo levantamento realizado pelo Ilos (Instituto de Logística e Supply Chain) junto a mais de 100 das maiores companhias industriais e varejistas do Brasil, uma em cada cinco grandes empresas (20%) planeja alterar a localização interestadual de seus Centros de Distribuição (CDs) para se adequar às novas regras fiscais.

Fim da guerra fiscal

A pesquisa aponta que o fim gradual da guerra fiscal, impulsionado pela transição do imposto para o princípio do destino e pela unificação das alíquotas, eliminará a atratividade de “passeios de mercadorias” motivados por benefícios estaduais de ICMS. Com isso, a tomada de decisão para a escolha de novos armazéns deixará de ser orientada primariamente pela engenharia tributária e passará a focar na eficiência puramente logística. “Antes da Reforma Tributária, a arquitetura fiscal e os incentivos estaduais tinham grande influência na localização dos armazéns das empresas. Agora, a prioridade será a redução de custos logísticos e a proximidade do consumidor”, explicou Rodrigo Tourinho, sócio-executivo do Ilos.

Crise no STF não muda intenções de voto, diz pesquisa

No primeiro levantamento do Datafolha após a sessão de terça-feira, Lula tem 46% e Flávio 44% no 2º turno

Agência Brasil

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) tem 46% das intenções de voto e o senador Flávio Bolsonaro (PL), 44%, em uma eventual disputa de segundo turno pela Presidência, segundo pesquisa Datafolha divulgada nesta quinta-feira, 17.

Os percentuais são os mesmos do levantamento divulgado no dia 11 e mantêm os dois tecnicamente empatados, considerando a margem de erro de dois pontos percentuais, para mais ou para menos.

Encomendado pela TV Globo e pelo jornal Folha de S.Paulo, o levantamen-

to é o primeiro do instituto divulgado após a sessão conturbada do Supremo Tribunal Federal (STF) sobre o caso envolvendo o ministro Alexandre de Moraes. As entrevistas ocorreram nos dias 15 e 16 de setembro, abrangendo o dia da sessão e o seguinte.

No confronto entre Lula e Flávio, os eleitores que declararam voto em branco, nulo ou em nenhum dos dois permaneceram em 8%. Os indecisos também ficaram estáveis, em 1%.

Entre os cinco cenários testados, o escritor Augusto Cury (Avante) é o único a empatar numericamente com Lula: ambos aparecem com 44%. O petista oscilou um ponto para baixo, de 45% para 44%, enquanto Cury avançou um ponto, de 43% para 44%. Brancos, nulos e nenhum permaneceram em 10%, e os indecisos passaram de 2% para 1%.

Lula vence a eleição em todos os outros cenários de segundo turno: 46% a 42% contra Ronal-

do Caiado (PSD), 47% a 36% contra Renan Santos (Missão) e 49% a 39% contra Romeu Zema (Novo).

1º turno

Na pesquisa estimulada de 1º turno, Lula tem 39% das intenções de voto, enquanto o Flávio Bolsonaro aparece com 36%, em segundo lugar. Em relação à pesquisa divulgada no dia 11, o presidente manteve seu percentual e o senador oscilou um ponto para cima, de 35% para 36%. A distância entre os dois passou de quatro para três pontos percentuais e eles seguem tecnicamente empatados.

O escritor Augusto Cury (Avante) permanece em terceiro lugar, com 6%, seguido pelo ex-governador de Goiás Ronaldo Caiado (PSD), com 4%, o influenciador Renan Santos (Missão), com 3%, e o ex-governador de Minas Gerais Romeu Zema (Novo), com 2%. Todos mantiveram os percentuais registrados no levantamento anterior.

A ativista Samara Martins (UP) e o jornalista Rui Costa Pimenta (PCO) também ficaram estáveis, com 1% cada. O economista Edmilson Costa (PCB) e a advogada Clariana Barão (DC) recuaram de 1% para zero. O professor Hertz Dias (PSTU) e o veterinário Wilson Grassi (Democrata) permaneceram em zero.

O Datafolha ouviu 2.002 pessoas de 16 anos ou mais. O nível de confiança é de 95%, e a pesquisa está registrada no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) sob o número BR-04029/2026.

Qualidade, segurança e cuidado

isso é

Unimed Santos

VENDas

JRB&B
Gestão de Benefícios

(13) 4009-8200

www.jrb.com.br

POLÍTICA

Flávio utilizou imóvel de alvo de buscas da PF no caso INSS

Segundo reportagem da revista piauí, apartamento utilizado na atual campanha eleitoral está em nome da empresa de Willer Tomaz, alvo de operação que investiga desvios

Estadão Conteúdo

O senador Flávio Bolsonaro (RJ), candidato do PL à Presidência da República, utilizou, durante a campanha eleitoral deste ano, um apartamento de propriedade da empresa do advogado Willer Tomaz, alvo de buscas

da Polícia Federal na operação Sem Desconto, que investiga desvios no Instituto Nacional do Seguro Social (INSS). Antes de pertencer a Willer Tomaz, o apartamento foi propriedade de outro alvo da PF: Fabiano Zettel, cunhado e operador financeiro de Daniel Vercaro, dono do Banco Master.

De acordo com a revista piauí, Flávio Bolsonaro permaneceu no apartamento durante alguns dias da primeira quinzena de agosto,

quando teria se reunido com integrantes da equipe, discutido estratégias de campanha e gravado vídeos para o horário eleitoral. Procurado por meio de sua assessoria, Flávio Bolsonaro não retornou aos pedidos de esclarecimento. À revista piauí, ele afirmou que apenas hospedou-se em hotéis da região. Willer Tomaz, por sua vez, afirmou que não conhece Fabiano Zettel, nem Daniel Vercaro e que “lamenta que adversários políticos tentem atacar,

sem qualquer fundamento, suas atividades a fim de interferir no debate eleitoral” (veja abaixo). Na mesma época em que a revista diz que Flávio usou o imóvel, Willer Tomaz foi alvo, no dia 4 de agosto, de um mandado de busca e apreensão em uma das fases da operação Sem Desconto. A PF solicitou a ação contra ele apontando indícios de que o advogado atuava como “hub financeiro, patrimonial e logístico” de políticos, atuando para lavagem de dinheiro para o senador Weverton Rocha (PDT).

Segundo os investigadores, Willer Tomaz enviou R\$ 11 milhões à mulher do senador pedetista e comprou uma casa para ele. Na ocasião, o advogado rechaçou possuir qualquer vínculo com o esquema de fraudes, enfatizou que não é investigado e destacou que a mulher de Weverton Rocha atua há vários anos como associada do escritório de advocacia, sendo esta a razão dos repasses.

Camaleão

Willer Tomaz é conhecido como um “camaleão” político e construiu relações com representantes do governo e da oposição, a ponto de aparecer cercado de políticos

em uma piscina, em imagem resgatada do celular de Weverton Rocha. Ele conseguiu ampliar negócios de sua emissora de TV no Maranhão graças a uma mudança de regra implementada pelo Ministério das Comunicações, pasta controlada pelo Centrão. A emissora de Tomaz se classificou para retransmitir uma TV de São Luís (MA) para outros 16 Estados. Na época, o ministério disse que seguiu critérios técnicos, enquanto o empresário afirmou que não participava da operação da emissora e não influenciou regra. No mesmo dia da publicação da reportagem, Willer Tomaz foi alvo da PF na operação que apura fraudes do INSS. E, naquela mesma época, Flávio Bolsonaro estava instalado em um apartamento de 158,87 metros quadrados, com três vagas de garagem, sala e varanda gourmet, a cinco ministros de seu comitê de campanha em São Paulo. Meses antes da estada do presidencial no local, o apartamento pertencia a outro personagem encenado com a Justiça: Fabiano Zettel, hoje preso por ser apontado como integrante de uma organização criminosa por trás das fraudes do Master.



Reprodução / Youtube

De acordo com a revista, Flávio Bolsonaro permaneceu no apartamento durante alguns dias de agosto, quando teria se discutido estratégias e gravado vídeos para o horário eleitoral

Tio diz que senador ‘não arrasta multidões’

O candidato a deputado federal por São Paulo, Renato Bolsonaro, afirmou que o sobrinho Flávio Bolsonaro (PL), candidato à Presidência da República, não reproduz a capacidade de mobilização política do pai, o ex-presidente Jair Bolsonaro. Renato, que é irmão do ex-presidente, avaliou que a

diferença de estilo entre os dois é um dos desafios da campanha de Flávio. “Flávio não é Jair. Não arrasta multidões. Não tem jeito. Cada um é cada um e tem que conquistar esse espaço”, afirmou Renato em entrevista ao O Globo. Segundo ele, Jair acompanha a campanha do filho e demonstra confiança na candidatura.

Renato também relatou dificuldades para se aproximar de Flávio durante um evento na Avenida Paulista. De acordo com o irmão do ex-presidente, o entorno do candidato ficou mais restrito durante a campanha. “Hoje tem muita gente em volta. Chegar perto é difícil”, disse. O candidato a deputado

também afirmou que Jair Bolsonaro poderá ter participação em um eventual governo de Flávio, embora não saiba se isso ocorreria formalmente como ministro. Para Renato, a experiência acumulada pelo ex-presidente poderia ser aproveitada em funções como a de conselheiro. “Tenho certeza que vai participar ativamente

do governo. É uma pessoa que não pode ser descartada de um governo real e de fato”, declarou. Renato disse ainda que Jair acompanha, dentro das limitações impostas pela prisão domiciliar, os movimentos da campanha do filho e que também assistiu à polêmica sessão do STF na terça-feira.

Governo reajusta Bolsa Família em 15%; MPTCU pede suspensão

Ministro do Planejamento e Orçamento diz que há previsão legal por ser um reajuste inflacionário aos beneficiários. Ministério Público vê expansão à revelia da lei orçamentária

Edilson Rodrigues / Agência Senado

Estadão Conteúdo



Segundo o ministro Bruno Moretti, há espaço fiscal para conceder esse reajuste nos termos que a lei autoriza a fazer

O ministro do Planejamento e Orçamento, Bruno Moretti, anunciou nesta quinta-feira, 17, o reajuste de 15% no Bolsa Família. A mudança ocorre a 17 dias do primeiro turno eleitoral. Segundo Moretti, o custo é de R\$ 5,8 bilhões neste ano, a partir de outubro, e de R\$ 22 bilhões em 2027. Todo o impacto seria absorvido pelo espaço fiscal existente em ambos os exercícios.

“Nós estamos identificando que há o espaço fiscal para conceder esse reajuste nos termos que a lei nos autoriza a fazer. O impacto para esse ano é a partir da folha de outubro é de R\$ 5,8 bilhões e para o ano que vem, em torno de R\$ 22 bilhões, nós vamos ajustar a lei orçamentária de 2027 para que dentro do espaço fiscal que nós temos para que a gente acomode lá o reajuste do bolsa família”, afirmou.

Com o aumento linear aos benefícios dentro do Bolsa Família, o piso dos pagamentos sai de R\$ 600 para R\$ 691, com a média dos benefícios saindo de

R\$691 para R\$ 777.

A alta foi justificada por Moretti pela previsão legal de dar reajuste inflacionário aos beneficiários, segundo ele, o INPC desde o início do programa até agosto foi de 15,04%.

“A lei do Bolsa Família nos concede uma autorização para fazer a reposição inflacionária para garantir o poder de compra aos beneficiários do Bolsa Família. A população mais vulnerável deste País e é importante que se mantenha o poder de compra dessas famílias que haja o reajuste pela inflação”, completou o ministro.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) afirmou

em entrevista para a Rádio Itatiaia que o Bolsa Família é o melhor programa social criado no mundo e que, para extingui-lo, é preciso haver um crescimento da economia, da taxa de emprego e investimentos na educação. A declaração foi feita horas depois da assinatura do reajuste de 15% no programa.

“Vamos continuar mantendo o Bolsa Família, sonhando que, um dia, não se precise mais. Para isso, a economia vai ter que crescer, vamos ter que gerar empregos de qualidade e continuar investir em educação. Mas, enquanto precisar, no meu governo vai ter”, disse Lula.

Suspensão

O Ministério Público Especial junto ao Tribunal de Contas da União (MPTCU) solicitou à Corte de Contas que seja adotada medida cautelar para a suspensão do decreto que aumentou em 15% o valor do Bolsa Família. A representação é do Subprocurador-Geral, Lucas Rocha Furtado.

Ele aponta para a eventual ausência de previsão e adequação orçamentário-financeira, bem como para a alegada inexistência ou insuficiência de estimativa do impacto da despesa. Ao pedir a apuração, Lucas Rocha Furtado fala

na representação em política fiscal expansionista “à revelia” da lei orçamentária. “Assim, a concessão da medida cautelar é necessária para preservar a utilidade do processo e impedir lesão irreversível ao patrimônio público e à ordem jurídica”, defendeu.

Até o momento, não há nenhuma manifestação do Tribunal de Contas da União (TCU). Por regimento, a representação ainda precisa passar pelo crivo de atendimento aos chamados requisitos de admissibilidade. Isso considera a existência ou não de indícios de irregularidades.

Mendonça rejeita ação contra o aumento

O ministro André Mendonça, do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), rejeitou nesta quinta-feira, 17, a ação apresentada pelo deputado federal Zé Trovão (PL-SC) que questionava o reajuste do valor do Bolsa Família feito pelo governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Mendonça considerou que, como candidato a depu-

tado por Santa Catarina, Zé Trovão não tem legitimidade para questionar um fato relacionado à eleição presidencial. Segundo o magistrado, entendimento do TSE é que quando a ação é apresentada por um candidato, as partes precisam pertencer à mesma circunscrição eleitoral.

“No caso, o representante é candidato ao cargo de Deputado Federal pelo

Estado de Santa Catarina, ao passo que o representado disputa o cargo de Presidente da República. A própria petição inicial assim delimita as respectivas candidaturas. As candidaturas, portanto, não pertencem à mesma circunscrição eleitoral”, pontua.

O ministro destaca ainda que não analisou o mérito da questão, “cujo exame pressupõe provocação por

parte legitimada”, ou seja, por um partido político, federação ou coligação, candidato ou o Ministério Público Eleitoral.

“A solução adotada limita-se, portanto, à ausência de pertinência subjetiva do representante para instaurar, em nome próprio e na condição de candidato a deputado federal por Santa Catarina, representação

relativa à eleição presidencial”, ressalta Mendonça.

Com o aumento linear aos benefícios dentro do Bolsa Família, o piso dos pagamentos sai de R\$ 600 para R\$ 691, com a média dos benefícios saindo de R\$ 691 para R\$ 777.

Segundo a Advocacia-Geral da União (AGU), a medida apenas corrige as perdas inflacionárias.

JUSTIÇA

Fachin adia análise sobre atuação de André Mendonça no caso Master

Sessão plenária para julgar pedido de investigação do ministro estava marcada para a próxima terça-feira. Presidente do STF disse que a inclusão em pauta será redesignada

Agência Brasil

O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), ministro Edson Fachin, retirou da pauta da sessão plenária da próxima quarta-feira (23) o julgamento de um pedido de investigação sobre a condução dada pelo ministro André Mendonça como relator do caso Master na Corte, que foi desencadeado pela Operação Compliance Zero.

Fachin tomou a decisão depois da sessão extraordinária da última terça (15), quando o decano do STF, ministro Gilmar Mendes, levantou uma questão de ordem em julgamento sobre a abertura ou não de uma investigação sobre o suposto elo entre o ministro Alexandre de Mores e o ex-banqueiro Daniel Vercaro, antigo dono do Banco Master.

Na Compliance Zero, a Polícia Federal (PF) apura a corrupção de agentes públicos e fraudes financeiras bilionárias supostamente praticadas por Vercaro.

Para Gilmar Mendes, os dois pedidos de investigação são correlatos e devem ser julgados em conjunto. O plenário começou a votar a proposta, mas o julgamento acabou interrompido por um pedido de vista (mais tempo de análise) do ministro Flávio Dino, quando o placar estava em 4 a 3 para que os processos fossem julgados em

separado.

Ao desmarcar, nesta quinta, o julgamento sobre a atuação de Mendonça, Fachin escreveu que tomou a medida devido à “direta relação” deste processo com ponto levantado na questão de ordem. “A inclusão em pauta será oportunamente redesignada”, afirmou o presidente do Supremo.

A iniciativa de marcar o pedido de investigação contra Moraes primeiro, na sessão extraordinária da última terça, partiu de Fachin, que ao mesmo tempo marcou o processo contra Mendonça para o dia 23.

Na semana passada, o presidente do STF negou um pedido de Moraes para que os dois casos fossem julga-

dos juntos. O ministro alega que a análise sobre desvios na relatoria de Mendonça tem efeito direto na análise sobre seu caso.

Entenda

O STF entrou em uma crise institucional sem precedentes desde que Mendonça, na condição de relator do caso Master, levantou o sigilo, em 1º de setembro, sobre um relatório da PF com 52 mensagens que os investigadores dizem ter sido enviadas por Vercaro a Moraes.

Nas mensagens, Vercaro aparenta ter relação próxima com Moraes, a quem diz ter enviado para apreciação a cópia de um contrato de R\$ 131 milhões do Master com o escritório da advogada Viviane Barci de Moraes, esposa do ministro.

Durante a sessão de terça, Moraes bateu boca com Mendonça, a quem acusou de ter encomendado a inclusão de seu nome em eventual delação premiada de Vercaro, por motivações políticas. Mendonça respondeu que a acusação é mentirosa.



Fachin vê relação deste processo de Mendonça com ponto levantado na questão de ordem na sessão de terça, que foi suspensa após pedido de vista

Gilmar Mendes critica exposição de Gonet

O ministro Gilmar Mendes, decano do Supremo Tribunal Federal (STF), criticou nesta quinta-feira (17) a exposição do nome do procurador-geral da República, Paulo Gonet, no âmbito das investigações do caso Master pelo ministro André Mendonça.

Antigo relator do caso Master no Supremo, Mendonça rebateu o decano por meio de nota divulgada pela assessoria da Corte, afirmando que Gilmar Mendes manifesta indignação “de forma seletiva”.

Em seu perfil verificado na rede social X, Gilmar Mendes afirmou que Gonet “tem reputação ilibada e vida pública de lisura insuspeita”, mas que teve “a honra injustamente manchada”. O decano destacou que o próprio Mendonça afirmou, em sessão do STF na última terça (15), a lisura de Gonet e disse não haver nada contra o PGR nas investigações do caso Master. “Então por que expor?”, questionou.

“E não foi só isso. A intenção de lucrar politi-

camente com o episódio ficou escancarada quando o relator fez publicar vídeo nas redes sociais agradecendo o apoio popular. Apoio a quê, exatamente? A um ato que ele mesmo admitiu não ter fundamento contra a pessoa exposta? Quem age assim não é magistrado imparcial: é boneco de campanha, um pixuleco eleitoral”, acrescentou o decano do Supremo.

Na nota divulgada pouco depois, Mendonça lembrou que a Lei Orgânica da

Magistratura Nacional (Loman) proíbe magistrados “manifestar, por qualquer meio de comunicação, opinião sobre processo pendente de julgamento”.

O ministro afirmou que o levantamento de sigilo de todo o caso Master não partiu de sua relatoria, mas “veio de quem hoje se diz indignado com a publicidade dos autos”, escreveu, referindo-se a Gilmar Mendes.

“O que o relator fez foi levantar o sigilo de procedimento específico, em

decisão fundamentada e nos estritos limites do que lhe competia decidir. É no mínimo curioso que a crítica venha de quem sempre pleiteou publicidade irrestrita, da integralidade de toda a investigação”, acrescentou Mendonça.

O ministro também negou “complacência com vazamentos” e frisou que a preocupação com a exposição de Gonet venha de quem teve acesso à íntegra do material extraído do celular apreendido de Vercaro.

Dino ordena apuração da PF sobre elo entre Vorcaro e cemitérios

Ministro, porém, vedou investigação sobre André Mendonça, a quem indicou ter favorecido interesses do Banco Master e da Prefeitura de São Paulo em benefício do Instituto Iter

Alejandro Zambrana / STF

Estadão Conteúdo

O ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF), determinou que a Polícia Federal (PF) apure indícios de crime em operações do Banco Master com empresas concessionárias de cemitérios da Prefeitura de São Paulo.

No despacho publicado nesta quinta-feira, 17, Dino também deu ciência ao presidente da Corte, Edson Fachin, sobre a citação do ministro André Mendonça nos indícios apresentados e pediu que ele tome as providências cabíveis.

Dino, porém, vedou qualquer investigação sobre o colega. “Esclareço ser vedado qualquer ato investigativo, que possa atingir o Exmo. Ministro André Mendonça, pois este encaminhamento compete exclusivamente ao Presidente do STF junto ao Colegiado”, afirmou.

Na decisão, Dino reproduziu reportagem do Uol segundo a qual empresas ligadas ao banqueiro Da-



Flávio Dino deu ciência ao presidente do STF, Edson Fachin, sobre a citação do ministro André Mendonça nos indícios apresentados e pediu providências

niel Vorcaro, do Master, teriam recebido as ações da concessionária Cemitérios e Crematórios SP como garantia de um empréstimo de R\$ 78 milhões concedido pelo próprio banco. A empresa é vinculada ao Grupo Maya.

Segundo a reportagem citada por Dino, Vorcaro tinha créditos garantidos por ações da concessionária que seria afetada por um julgamento no Supremo quando se encontrou com Mendonça, em 14 de março de 2025.

Dino é relator de ação do PCdoB que questiona a privatização e os valores cobrados por cemitérios e serviços funerários no município de São Paulo. Em 7 de março de 2025, o ministro concedeu liminar para determinar que a prefeitura ampliasse a divulgação dos critérios para solicitar gratuidade e aprimorasse a fiscalização das concessionárias.

Atuação de Mendonça

No julgamento do referen-

do da liminar, Mendonça pediu vista em 15 de março, um dia após a reunião com Vorcaro. Quando o julgamento foi retomado, o ministro votou contra a liminar de Dino.

Na última terça-feira, 15, na véspera do julgamento sobre o ministro Alexandre de Moraes, Dino proferiu decisão na qual apontou que Mendonça teria favorecido interesses do Banco Master e da Prefeitura de São Paulo em troca de verbas para o Instituto Iter, fundado pelo ministro.

Segundo Dino, o instituto firmou com a prefeitura um contrato de R\$ 380 mil em setembro de 2025.

Na decisão de terça-feira, Dino também citou a atuação do irmão de Mendonça, Alexandre Mendonça, na Agência Reguladora de Serviços Públicos do Município de São Paulo (SP Regula), onde atua na área funerária e cemiterial.

Pai de Vorcaro

A Polícia Federal marcou para o dia 30 de setembro os depoimentos do banqueiro Daniel Vorcaro e de seu pai, Henrique Vorcaro, no inquérito que investiga a atuação do grupo conhecido como “A Turma”. Os interrogatórios são apontados como a fase final da investigação antes do encerramento do procedimento.

Segundo a apuração da PF, o grupo teria sido financiado e mobilizado por Daniel Vorcaro para realizar atividades como monitoramento de pessoas, obtenção de informações relacionadas a processos sob sigilo e ações de pressão contra indivíduos que contrariavam interesses do banqueiro.

Partido pede impedimento de Moraes

Novo é contra a participação do ministro em questão de ordem sobre processo em que ele é alvo

Estadão Conteúdo

O partido Novo entrou com uma arguição de impedimento no Supremo Tribunal Federal (STF) contra a participação do ministro Alexandre de Moraes no

julgamento da questão de ordem apresentada pelo ministro Gilmar Mendes na sessão da última terça-feira, 15. O pedido foi endereçado ao presidente da Corte, Edson Fachin.

A questão de ordem foi apresentada no julgamento que vai definir se Moraes será investigado em razão dos seus diálogos com o banqueiro Daniel Vorcaro. Durante o julgamento, o presidente do Supremo, Ed-

son Fachin, defendeu que Moraes se manifestasse.

O pedido apresentado por Gilmar era para que as condutas de Moraes e do ministro André Mendonça fossem analisadas em conjunto. O decano também solicitou que a relatoria do caso, atualmente com Fachin, fosse redistribuída.

Com o voto de Moraes, o placar estava se encaminhando para um empate de 4 a 4. Como o ministro

Flávio Dino pediu vista, seu voto não foi contabilizado e o placar ficou provisoriamente em 4 a 3 contra a questão de ordem.

Para o Novo, a natureza preliminar da questão de ordem “não afasta o impedimento” de Moraes. O partido sustentou que o ministro será capaz de decidir sobre as regras que incidirão sobre ele próprio durante a análise do mérito e que há uma “confusão

de papéis” porque Moraes atuou como “interessado” e depois como “juizador”.

Assim, a legenda pede que Fachin desconsidere o voto de Moraes na questão de ordem e que o ministro seja impedido de participar do julgamento. O Novo solicita ainda que caso o presidente do STF decida levar este pedido ao plenário, que isso seja feito antes da retomada da análise do processo.