



portalbenews.com.br

INSIGHT Em A soma que decide a rota, Valter Branco analisa os custos portuários no país ▶ **p3**



JUSTIÇA TCU cobra planejamento para reduzir atrasos e paralisações em obras ▶ **p21**

Divulgação



Porto de Itajaí incorpora área para ampliar capacidade de cargas
▶ **p10**

BE*Job*

Vagas de logística e operações são abertas em diferentes regiões do Brasil
▶ **p18**

Divulgação

Brasil ainda investe menos do que precisa em infraestrutura

Dados da Abdib e do mercado financeiro apontam aportes equivalentes a 2% a 2,5% do PIB, abaixo da necessidade estimada

▶ **p18**



PORTOS Codeba e Senai Cimatec criam base de inovação no Porto de Salvador
▶ **p11**

PETRÓLEO E GÁS Petrobras rebate MPF e nega impacto direto na Margem Equatorial
▶ **p14**

JUSTIÇA Vídeo mostra Moraes e esposa descendo de jatinho de Vorcaro
▶ **p19**

EDITORIAL

Uma importante lição da Codeba

A Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba) cedeu uma área de 710 metros quadrados no Porto de Salvador (BA), para que o Senai Cimatec, um dos principais polos de educação e tecnologia do Nordeste, implante um laboratório e o Centro de Controle do Parque de Testes Subaquático da Baía de Todos-os-Santos. O espaço receberá pesquisas em robótica submarina, projetos para a indústria offshore e o curso de pós-graduação em Engenharia Portuária e Economia Azul. O acordo foi assinado durante o Fórum Náutico Internacional da Associação Náutica da Bahia (ANB), na semana passada, e envolve também programas de engenharia naval e náutica e ações de cooperação com a Marinha do Brasil. A afirmação do presidente da Codeba, Antonio Gobbo, de que „poucos países dispõem deste tipo de infraestrutura” não é exagero diplomático. Parques de testes subaquáticos dedicados à robótica offshore existem em número limitado no mundo, e nenhum no Brasil antes desta iniciativa. O que está sendo construído em Salvador tem ambição real.

O contexto que torna essa parceria estratégica vai além da robótica como tecnologia. O Brasil opera uma das maiores e mais sofisticadas indústrias de exploração de petróleo em águas profundas do mundo. O pré-sal, que responde por cerca de 80% da produção da Petrobras, está em lâminas d’água que chegam a 3.000 metros. A operação e a manutenção de equipamentos a essas profundidades dependem de veículos operados remotamente, de sistemas de inspeção subaquática e de robótica de precisão que o Brasil importa em sua maior parte. Cada ROV, o Remote Operated Vehicle, que a Petrobras usa para inspecionar um duto submarino no pré-sal, cada sistema de manifold que precisa de manutenção a 2.000 metros, cada umbilical que conecta a plataforma ao fundo do mar são uma oportunidade de conteúdo nacional que o País não capturou de forma sistemática por falta exatamente do que o Cimatec se propõe a construir: infraestrutura de teste e desenvolvimento de tecnologia submarina em ambiente real.

A descoberta de petróleo no poço Morpho, na Bacia da Foz do Amazonas, anunciada em agosto, adiciona urgência à agenda. A Margem Equatorial, que a Petrobras agora explora com entusiasmo renovado após a confirmação de hidrocarbonetos, está em lâminas d’água comparáveis às do pré-sal e em ambiente marinho com características distintas, com corais de profundidade, sedimentação diferente, correntes específicas da foz do Amazonas. Desenvolver a tecnologia submarina necessária para operar nesse ambiente com segurança e eficiência exige pesquisa aplicada em condições reais que um parque de testes subaquático pode oferecer. O Brasil que quer explorar a Margem Equatorial com protagonismo industrial, não apenas como exportador de petróleo bruto, precisa de centros como o do Cimatec.

O valor da parceria Codeba-Cimatec vai além da área cedida e dos projetos iniciais previstos. Ele está na lógica que a parceria institui: porto como espaço de pesquisa e desenvolvimento tecnológico, e não apenas de movimentação de carga. Essa lógica, que os portos de Roterdã, Singapura e Hamburg aplicam há décadas com clusters de inovação marítima que combinam operadores portuários, universidades, startups e indústria naval, ainda é exceção no Brasil, onde portos são tradicionalmente concebidos como infraestrutura operacional sem função de ecossistema de inovação. O Centro Nacional de Excelência Portuária previsto no acordo, com foco em formação técnica e conhecimento especializado, e a pós-graduação em Engenharia Portuária e Economia Azul são os elementos que transformam o acordo de cessão de área em projeto de longo prazo com capacidade de reter e formar talentos, condição necessária para que qualquer ecossistema de inovação produza resultado além dos projetos iniciais.

A Economia Azul, conceito que reúne pesca, aquicultura, turismo costeiro, energia offshore, mineração submarina, biotecnologia marinha e transporte marítimo, é uma das fronteiras econômicas mais promissoras das próximas décadas para um país com 8.500 quilômetros de costa, a maior zona econômica exclusiva da América Latina e recursos marinhos ainda largamente subexplorados. O Brasil tem debatido essa agenda em documentos e conferências há anos. Esse projeto do Cimatec é a primeira iniciativa que converte o debate em infraestrutura física com endereço, equipamento e curso de pós-graduação. Que a Codeba, a Petrobras, o Ministério de Ciência e Tecnologia e os demais atores que precisarão financiar as etapas seguintes tratem o que foi assinado em Salvador esta semana como ponto de partida, não como resultado final.

NESTA EDIÇÃO

MANCHETE
9 Investimento em infraestrutura avança, mas ainda fica abaixo do necessário

- EDITORIAL
- 2 “Uma importante lição da Codeba”
- INSIGHT
- 3 “A soma que decide a rota”, por Valter Branco
- HUB
- 6 Paranaguá (PR) tem alta de quase 400% na movimentação de veículos
- POLÍTICA
- 6 Lula acusa Flávio de burlar regras e aciona o TSE
- 7 Advogada de Flávio vê manobra de Lula por ajuste do Bolsa Família
- 8 Renan pede que cada apoiador ‘vire’ 30 votos até a eleição
- Caiao vê facções como terroristas
- TRANSPORTES | PORTOS
- 10 Porto de Itajaí incorpora área para ampliar capacidade de cargas
- 11 Codeba e Senai Cimatec criam base de inovação no Porto de Salvador
- TRANSPORTES | NAVEGAÇÃO
- 11 OceanPact incorpora CBO e reforça operação offshore
- TRANSPORTES | PORTOS > OPINIÃO
- 12 “O agro brasileiro não pode parar na porteira”, por Bruno Galoti Orlandi
- TRANSPORTES | RODOVIAS
- 13 Túnel do Rodoanel é interditado para simulado de emergência
- LOGÍSTICA
- 14 E-commerce cresce 16,9% e amplia pressão sobre operações logísticas
- PETRÓLEO E GÁS
- 15 Petrobras rebate MPF e nega impacto direto na Margem Equatorial
- MINERAÇÃO
- 16 CNI vê política de minerais críticos como impulso à indústria
- Samarco abre 80 vagas para Programa Aprendiz 2027
- BE JOB - OPINIÃO
- 17 “Um executivo de 1647”, por Hudson Carvalho
- BE JOB
- 18 Vagas de logística e operações são abertas em diferentes regiões do Brasil
- JUSTIÇA
- 19 Vídeo mostra Moraes e esposa descendo de jatinho de Vorcaro
- 20 É preciso evitar politização do TSE, diz Gilmar após embates
- Políticos cobram afastamento de Gonet
- 21 TCU cobra planejamento para reduzir atrasos e paralisações em obras
- INTERNACIONAL
- 22 Dinamarca está otimista sobre a Groenlândia, mas mantém a cautela
- Alemanha: partido de Merz deve perder



Sistema BE News de Comunicação

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

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

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

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira
Jacyara Lima

Diretor-geral
Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial
Roberta Riccioppo

Editor-executivo | Jornal BE News
Alexandre Fernandes

Sub-editor | Jornal BE News
Luciano Ribeiro

Editores-executivos | Portal BE News
Vanessa Pimentel

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

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

O Jornal BE News é filiado à



FALE COM A GENTE

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

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

PUBLICIDADE
publicidade@redebenews.com.br





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

opinioao@portalbenews.com.br

► LOGÍSTICA

A soma que decide a rota

Da cabotagem aos cruzeiros, o custo de operar no Brasil precisa ser conhecido por inteiro

Durante muitos anos, um dos maiores adversários da cabotagem brasileira não estava nos portos nem dentro dos navios. Estava na inflação. Em uma economia na qual os preços mudavam rapidamente, mercadoria em trânsito significava capital imobilizado perdendo valor. O caminhão, mais rápido e flexível, permitia reduzir estoques e encurtar o ciclo financeiro. Mesmo em longas distâncias, nas quais o transporte marítimo deveria apresentar vantagem econômica, o tempo pesava contra ele.

A estabilização da economia e a modernização dos portos a partir dos anos 1990 ajudaram a mudar essa equação. A containerização avançou, terminais ganharam produtividade e a cabotagem voltou a encontrar espaço. Nas últimas décadas, consolidou-se como alternativa para determinados fluxos, especialmente aqueles de maior distância e volume.

O problema é que uma atividade pode crescer e, ainda assim, perder atratividade. E alguns sinais recentes recomendam atenção.

Os números do segundo trimestre de empresa do setor são um exemplo. O volume da navegação cresceu, impulsionado pela cabotagem e pelo Mercosul, enquanto a receita líquida da Navegação Costeira permaneceu praticamente estável. Ao mesmo tempo, houve forte pressão sobre os custos, que foram atribuídos ao maior volume transportado e à intensificação das operações intermodais de curta distância.

O resultado contábil poderia sugerir situação mais confortável, mas há um componente que precisa ser separado. O trimestre foi

beneficiado por fortes receitas não recorrentes, provenientes da alienação de bens. Retirado esse ganho extraordinário, aparece com maior clareza uma acentuada compressão da rentabilidade da atividade.

Isso não significa que a cabotagem tenha deixado de ser viável, nem permite atribuir a redução das margens exclusivamente aos portos. Mostra algo diferente e talvez mais importante: transportar mais carga não garante melhor resultado quando o custo necessário para produzir cada viagem cresce rapidamente.

É aí que a infraestrutura entra na discussão.

Portos são um caso clássico em que oferta e demanda precisam caminhar com alguma antecedência. Capacidade portuária não surge de um dia para o outro. Novos berços, terminais, acessos terrestres, dragagem e equipamentos exigem investimentos elevados, licenciamento e anos de implantação. Quando a demanda cresce mais rapidamente que essa capacidade, o efeito não aparece apenas na fila de navios. Oferta de berços que não acompanha o crescimento da movimentação, naturalmente sofre incremento de custos. Maior ocupação reduz flexibilidade operacional. Esperas consomem combustível e tempo de ativos caros. Janelas ficam mais disputadas. Pátios congestionados diminuem produtividade. Equipamentos passam a trabalhar próximos de seus limites e qualquer interrupção produz efeitos em cadeia. Serviços necessários à operação também passam a atuar em um ambiente de maior demanda. No final, diferentes parcelas se acumulam na mesma viagem.

Existe ainda a verticalização. Em determinadas operações, armador e terminal pertencem ao mesmo grupo econômico. Parte do

PORTOS SÃO UM CASO CLÁSSICO EM QUE OFERTA E DEMANDA PRECISAM CAMINHAR COM ALGUMA ANTECEDÊNCIA. CAPACIDADE PORTUÁRIA NÃO SURGE DE UM DIA PARA O OUTRO

INSIGHT

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 3

TALVEZ A DISCUSSÃO NÃO DEVA COMEÇAR PERGUNTANDO SE DETERMINADO PORTO OU SERVIÇO É CARO, MAS QUANTO CUSTA REALMENTE OPERAR UM NAVIO NO BRASIL?

pagamento pode, nesse caso, sair de um bolso e entrar em outro dentro da mesma organização. Isso, porém, não elimina a questão econômica. Para saber se vale a pena ampliar uma rota, colocar mais um navio ou disputar uma carga que hoje segue pela rodovia, interessa o custo total da operação. Uma atividade que transfere resultado internamente pode continuar perdendo competitividade diante de outro modal.

O alerta não vem apenas da carga.

Na semana passada, em reportagem publicada em um jornal de Santos, uma das principais empresas de cruzeiros que atuam no país afirmou que sua operação brasileira é rentável, mas trabalha com margens estreitas e compete pela alocação dos navios com regiões capazes de proporcionar retornos maiores. Foram mencionados custos de vistos de tripulantes, despesas trabalhistas e diferenças tributárias sobre combustível.

O argumento merece atenção porque navios são ativos móveis. Um navio de cruzeiro que custa perto de US\$ 1 bilhão não precisa permanecer no Brasil. Assim como capacidade de transporte de carga pode ser deslocada entre serviços, um navio de passageiros pode operar no Caribe, Mediterrâneo, Europa, Ásia ou América do Sul. Capital tende a procurar onde encontra melhor retorno.

Mas, se queremos discutir seriamente por que operar no Brasil proporciona rentabilidade menor, é necessário ir além de alguns exemplos. **As empresas precisam ter coragem e disposição para abrir a toda a conta de custos, e nomear todas as despesas que estão retirando atratividade do negócio.**

Não se trata de escolher antecipadamente culpados. Trata-se justamente do contrário. Tarifas portuárias, terminais, serviços necessários à escala, combustível, tributos, custos trabalhistas, exigências regulatórias e burocráticas precisam ser conhecidos e comparados. Alguns podem ser competitivos internacionalmente, outros não. Sem abrir a conta, corre-se o risco de chamar genericamente de “custo Brasil” aquilo que pode ter causas muito diferentes.

A comparação mais útil talvez esteja bem perto de nós. Se uma empresa consegue operar navios semelhantes no Brasil, Argentina

ou Uruguai, quanto custa uma escala completa em cada país? Quanto custa colocar o navio no porto, movimentar passageiros ou cargas, abastecê-lo, cumprir as exigências locais e fazê-lo novamente navegar?

A pergunta vale tanto para Santos quanto para Buenos Aires ou Montevideú. E deveria ser respondida por valores comparáveis, preferencialmente por passageiro, contêiner ou escala. Somente assim será possível saber onde o Brasil perde competitividade e quais custos poderiam efetivamente ser enfrentados.

Essa discussão ganha importância porque o país pretende aumentar a participação de modos de transporte diferentes do rodoviário.

Não basta projetar crescimento da cabotagem ou apontar quanto da carga brasileira poderia migrar das estradas para o mar. Para que alguém coloque navios adicionais na costa, será necessário que o retorno justifique o investimento.

A história já mostrou isso de outra maneira. No passado, a inflação transformava o maior tempo de trânsito da cabotagem em custo financeiro e ajudava a manter cargas nas rodovias. A estabilização monetária retirou boa parte desse obstáculo e a modernização portuária permitiu que o modal recuperasse competitividade. Seria contraditório chegar às próximas décadas com portos movimentando volumes recordes e descobrir que uma nova combinação de custos está corroendo a vantagem conquistada.

Por isso, talvez a discussão não deva começar perguntando se determinado porto ou serviço é caro, mas **quanto custa realmente operar um navio no Brasil?**

Abrir essa conta, comparar cada componente com nossos concorrentes e identificar onde estão as diferenças é mais útil do que procurar um único responsável. Porque, para quem decide onde colocar carga, capital ou um navio de US\$ 1 bilhão, a origem de cada custo importa. Mas, no final, é a soma que decide a rota.

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

FÓRUM NACIONAL BRASIL EXPORT 2026

GRUPO
**BRASIL
EXPORT**

6 de outubro

10h45 - Painel
ESG além do discurso: negócios,
impacto e competitividade

Moderação:

Debatedoras:



**BÉATRICE DE
TOLEDO DUPUY**

Presidente do Conselho
ESG do Brasil Export



CARLA LEAL

Diretora de Mercado
para a América Latina
do CDP



**DANIELLY MELLO
FREIRE**

Diretora Brasil da Global
Reporting Initiative (GRI)



MÔNICA GREGORI

Diretora de Impacto
do Pacto Global da
ONU - Rede Brasil



FABÍOLA SOUZA JULIÃO

Presidente do
Instituto Autismo
Brasil

11h30
Palestra especial



**JOÃO PAULO RIBEIRO
CAPOBIANCO**

Ministro de Estado do Meio
Ambiente e Mudança do Clima



**Royal Tulip Alvorada
Brasília - DF**



Confira a Programação em
www.forumbrasilexport.com.br



Transmissão ao vivo e gratuita
pelo canal da TV BE News

**BRASIL
EXPORT**
FÓRUM NACIONAL DE INFRAESTRUTURA
DE TRANSPORTES, ENERGIA E MINERAÇÃO

POLÍTICA



LEOPOLDO
FIGUEIREDO
E COLABORADORES
leopoldo.figueiredo@redebenewscom.br

Veículos em alta em Paranaguá

A movimentação de veículos no Porto de Paranaguá (PR) registrou um crescimento histórico no acumulado dos oito primeiros meses do ano. Impulsionado pela expansão da frota de veículos elétricos e híbridos trazidos da Ásia, o volume de desembarques de automóveis importados pelo complexo paranaense disparou **382% entre janeiro e agosto de 2026** na comparação com o mesmo período do ano anterior. Considerando o fluxo total (somatório de importações e exportações), Paranaguá movimentou **107,1 mil veículos** de janeiro a agosto de 2026. O resultado em apenas oito meses ultrapassa com folga a marca totalizada ao longo de todo o ano de 2025 (106,7 mil unidades) e representa uma alta de **58%** frente aos 67,8 mil automóveis registrados em igual intervalo de 2025.

Novas montadoras

O motor dessa arrancada logística é a atração de quatro novas montadoras estrangeiras que escolheram a estrutura operada pela Portos do Paraná como porta de entrada oficial para o mercado brasileiro: **Omoda, Jaecoo, GWM e Jetour**. Elas se juntam ao grupo de fabricantes tradicionais que já utilizam Paranaguá para suas operações de comércio exterior — como Audi, Renault, Fiat, GM e Volkswagen —, além da chinesa Geely, que iniciou suas movimentações no porto em 2025.

Fator China

A China consolidou-se como o principal país de origem dos automóveis desembarcados no litoral paranaense em 2026, respondendo por 63% do total. O México ocupa a segunda posição, seguido pela Alemanha.

Vice-liderança

Nos dados oficiais do sistema Comex Stat (Governo Federal), medidos em peso e não em unidades, o Porto de Paranaguá alcançou 137 mil toneladas de veículos importados em 2026, figurando na 2ª posição nacional, atrás apenas do Porto de Vitória (ES).

Voos reorganizados

A companhia aérea Latam deu início a uma readequação pontual na sua malha aérea internacional a partir do Aeroporto Internacional de Guarulhos (GRU), visando capturar os fluxos turísticos e corporativos da alta temporada do fim de ano de 2026 e do inverno no Hemisfério Norte. As movimentações atingem operações de longo curso direcionadas à Europa, África e Estados Unidos, ajustando a oferta de assentos conforme a sazonalidade e a rentabilidade de cada mercado.

Lula acusa Flávio de burlar regras e aciona o TSE

Coligação do candidato à reeleição acusa senador de fazer uso irregular de 482 perfis nas redes sociais

Estadão Conteúdo

A campanha do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) protocolou uma ação no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) em que pede uma investigação judicial eleitoral sobre o suposto uso, pela candidatura do senador Flávio Bolsonaro (PL), de collabs nas redes sociais para burlar às regras de recomendação de propaganda eleitoral e monetizar conteúdos.

Segundo a petição, a equipe de monitoramento de redes da campanha de Lula mapeou 1.826 publicações no Instagram em co-autoria entre 492 perfis. A maior parte delas ocorreu em um espaço de dez dias e repetiu o mesmo conjunto de coautores.

Parte das páginas utilizaria links para venda de produtos relacionados à campanha. Um dos casos é o de um boné com número 22. Segundo o documento, doze perfis com mais de 10

milhões de seguidores somados direcionam o público a mesma loja na Shoppe com o produto.

A coligação de Lula argumenta que a situação caracteriza uso indevido dos meios de comunicação social e abuso de poder econômico e político. Além de Flávio, a petição cita o deputado federal Alfredo Gaspar (PL), vice na chapa.

A petição pede liminar para que os registros sejam preservados pela Meta e da Shopee e que os responsáveis pelos perfis sejam identificados. Também solicita que os links de vendas sejam suspensos. Requer ainda a cassação do registro da chapa e a inelegibilidade dos investigados por oito anos.

Mais uma

Na semana passada, a campanha de Lula já tinha acionado o TSE contra Flávio Bolsonaro por declarações feitas no horário eleitoral gratuito exibido em rede nacional na terça-feira, 15.

A coligação apresentou um pedido de direito de resposta e solicitou, em caráter

ter liminar, que o programa eleitoral não volte a ser veiculado pelas emissoras de televisão. Na propaganda, Flávio afirmou que Lula teria “dividido o seu poder com Alexandre de Moraes” e que, como consequência, o Brasil teria ficado “sem presidente nenhum, sem comando”.

O candidato também acusou o governo petista de fazer parte de um “sistema que está apodrecido” e afirmou que Lula teria governado ao lado de uma parcela do STF que, segundo ele, teria descumprido a lei.

Na ação apresentada ao TSE, a coligação de Lula sustenta que as declarações são falsas e teriam sido utilizadas para apresentar ao eleitor uma versão distorcida da atuação do governo federal e das relações entre Executivo e Judiciário.

A campanha também contesta afirmações feitas por Flávio sobre segurança pública, pobreza e renda e argumenta que o conteúdo da propaganda ultrapassaria os limites do debate eleitoral. A representação pediu que a Justiça Eleitoral determine a suspensão da peça.

Ricardo Stuckert



Lula esteve no sábado em Florianópolis (SC) e fez comício na Praça Tancredo Neves

Advogada de Flávio vê manobra de Lula por ajuste do Bolsa

Representante da campanha do senador na disputa pela presidência diz que o governo adotou estratégia no STF para blindar o aumento do valor do benefício

Estadão Conteúdo

A advogada Maria Cláudia Bucchianeri, da campanha presidencial do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), acusa o governo de Luiz Inácio Lula da Silva de fazer manobra para evitar decisões judiciais contrárias ao reajuste de 15% do Bolsa Família, instituído nesta quinta-feira, 17.

Uma ação proposta no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) pelo candidato Renan Santos contestou o aumento sob alegação de que ele viola a lei eleitoral. Após

sorteio, o caso foi distribuído ao ministro André Mendonça, que se tornou o relator do processo.

Na noite de sexta-feira, 18, uma decisão do ministro Gilmar Mendes, do Supremo Tribunal Federal (STF), considerou o reajuste do programa social legal, blindando o governo de uma eventual decisão desfavorável no TSE.

Em seu despacho, Gilmar considerou que o decreto de Lula concedendo o aumento apenas recompõe pela inflação os valores do programa, sem criar novo benefício, ampliar o número de beneficiários ou modificar os critérios de elegibilidade. “Trata-se apenas de atualização dos valores das

prestações integrantes de programa social já existente, mediante critério objetivo de correção monetária”, escreveu o decano do STF.

Com o aumento linear dos benefícios dentro do Bolsa Família, o piso dos pagamentos sai de R\$ 600 para R\$ 691, com a média dos benefícios saltando de R\$ 691 para R\$ 777. Segundo cálculos apresentados pelo governo, o Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) desde o início do programa até agosto foi de 15,04%.

Petição da DPU

Gilmar Mendes atuou no caso após receber ainda no dia 16 uma petição da De-

fensoria Pública da União. Eram 18h50, quando a DPU deu entrada num ofício direcionado a Gilmar pedindo que ele notificasse o governo federal sobre a possibilidade de conceder reajuste para os benefícios do programa social. A DPU sugeriu que o magistrado concedesse prazo de 15 dias para o Poder Executivo responder. Na manhã do dia seguinte, a gestão petista já anunciava a correção no valor do benefício.

O pedido da DPU foi apresentado numa ação que tramitava desde 2020 e estava arquivada desde agosto de 2024. Procurada, a DPU ainda não se manifestou.

Para Bucchianeri, o pro-

cedimento adotado é irregular e fere normas do regimento interno do STF. “Isso é de uma anomalia imensa, porque o regimento do Supremo fala que, uma vez que o processo transita em julgado, ele acabou. É como se ele não existisse mais”, disse a advogada.

A jurista afirma que o governo recorreu a esse expediente em combinação com a DPU porque sabia que Gilmar tem alinhamento com o Palácio do Planalto. “O racha no Supremo está tão agudo e eles entraram no jogo eleitoral de uma tal forma que as partes estão escolhendo seus juízes. E estão burlando todas as regras de distribuição de sorteio, de competência e de cabimento”, afirmou Bucchianeri.

Flávio não questionará

Apesar da crítica, a campanha de Flávio Bolsonaro prefere não questionar judicialmente o aumento para evitar que o senador fosse apontado como quem não quer conceder benefícios à camada da população que depende do Bolsa Família. A advogada diz ainda que como a campanha do PL não é parte no processo que tramita no STF e, por isso, também não poderia questionar a decisão.



Divulgação

Apesar das críticas, campanha de Flávio Bolsonaro não pretende questionar judicialmente o aumento do valor do Bolsa Família para evitar desgaste eleitoral

Ministro da Fazenda nega foco eleitoral

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, defendeu veementemente em entrevista à CNN Brasil que o reajuste do programa Bolsa Família, com impacto de R\$ 5,8 bilhões neste ano e R\$ 22 bilhões no próximo, não possui motivação eleitoral.

Segundo Durigan, se a intenção fosse eleitoral, o reajuste teria sido im-

plementado antes do primeiro turno das eleições, diferentemente de ações passadas, como a “PEC kamikaze” de 2022, que elevou o benefício de R\$ 400 para R\$ 600 em agosto sem justificativa inflacionária. Os pagamentos dos novos valores do programa só serão feitos a partir de 19 de outubro.

“Se for só pensando no

tema eleitoral, teria de ter feito antes”, argumentou. A entrevista foi concedida à CNN Brasil nos bastidores do Fórum CEO Brasil 2026, que ocorre em Mata de São João (BA). O ministro ressaltou que o aumento está plenamente acomodado no orçamento, sem a necessidade de créditos extraordinários ou “calotes em precatórios e governadores”,

numa referência à gestão de Jair Bolsonaro.

Durigan explicou que o financiamento do reajuste virá de acomodações internas, com a projeção de gastos previdenciários sendo realocados para cobrir os valores do Bolsa Família, conforme compromisso a ser detalhado em 24 de setembro.

Ele enfatizou que o ajuste representa uma re-

composição do poder de compra corroído pela inflação, e não um aumento real do benefício. O ministro também destacou a redução no número de beneficiários, de 21,9 milhões herdados do governo anterior para 18,7 milhões ao fim de 2025, atribuída à organização dos cadastros e à inserção de pessoas no mercado de trabalho formal.

POLÍTICA

Renan pede que cada apoiador ‘vire’ 30 votos até a eleição

Com 3% da preferência do eleitorado, candidato à presidência defende que seus eleitores convençam pessoas “iludidas” a não votarem em “ladrão de esquerda ou de direita”

Estadão Conteúdo

A cerca de 15 dias das eleições, o candidato à presidência da República Renan Santos (Missão) instou neste domingo, 20, seus simpatizantes em Santa Catarina a uma operação de guerra de duas semanas com o objetivo de virar votos e mantê-lo vivo na disputa eleitoral.

Em comício em Balneário Camboriú, ele defendeu que cada apoiador deveria entregar 30 multiplicadores de votos, convencendo “pessoas iludidas e enganadas com mentiras”.

“Não aceitem que o seu País, que a sua cidade e o seu estado sejam governados pelos bandidos que estão na lista telefônica do Daniel Vorcaro. Não é correto uma pessoa que dá bons exemplos na sua vida pessoal e profissional dar um péssimo

exemplo na hora de nomear quem vai controlar o orçamento do seu próprio País, quem é brasileiro, quem é catarinense decente, não vote em ladrão de esquerda ou ladrão de direita”, disse Renan Santos, que aparece com 3% das intenções de voto na mais recente pesquisa Datafolha, divulgada na última quinta-feira (17).

Em campanha no reduto bolsonarista de Santa Catarina neste fim de semana, Santos tenta escalar nas intenções de voto num momento em que a aposta do oponente Flávio Bolsonaro (PL) para os próximos 15 dias é justamente puxar voto de seus concorrentes à direita - Renan Santos, Ronaldo Caiado e Romeu Zema -, na esperança que isso possa garantir vencer a disputa ainda no primeiro turno.

Santos, por sua vez, disse acreditar em uma virada que o permita chegar no segundo turno. “Vocês já viram isso acontecer aqui, com o governador anterior, com o Moisés (Carlos Moisés, governador entre 2019 e 2023). Isso aconteceu com o Zema. Ainda mais numa



Em visita a Balneário Camboriú, Renan Santos criticou o apoio de Santa Catarina ao PL. “Por que tanta paixão por quem não olha por vocês?”

eleição em que as pessoas estão alienadas, elas não estão falando de política, estão sendo levadas a votar de maneira quase estúpida num ladrão de vermelho, num ladrão de verde e amarelo. Se as pessoas despertarem e conversarem sobre política, nós ganhamos a eleição”, disse. Para o candidato do Missão, os dois candidatos na liderança nas pesquisas “são qualitativamente bandidos, não importa o quanto

quantitativamente foi roubado”.

Em Balneário Camboriú, Santos lamentou que a cidade litorânea tenha que conviver com o filho nº 04 de Bolsonaro, Jair Renan, morando e legislando na cidade, e questionou o que a bancada de Santa Catarina do Congresso, que possui forte peso do PL, fez pelo estado. “No governo do Bolsonaro e do Lula, vocês continuaram sem reforma, sem estrada,

sem infraestrutura. O Pacto Federativo continua comendo vocês. Então por que tanta paixão por quem não olha por vocês? Que relação abusiva é essa que vocês têm com esses caras? Vocês não podem ser colônias, a coisa é tão colonial que pega um Carluxo (Carlos Bolsonaro, candidato do PL a senador por Santa Catarina) e taca aqui, sem nenhum vínculo, sem nenhuma história com a região”, disse.

Caiado vê facções como terroristas

Candidato disse em São Paulo que, se for eleito, mudará a designação dos grupos criminosos

Estadão Conteúdo

O candidato à presidência, Ronaldo Caiado (PSD), disse que, caso eleito, irá encaminhar proposta para qualificar as facções criminosas como terroristas. A fala ocorreu durante cole-

tiva de imprensa realizada neste domingo, na Avenida Paulista.

“A decisão brasileira não depende de decisão de europeu e nem de americano. Ela é uma decisão nossa. E eu sei tratar, sei coibir e sei punir bandidos”, declarou ao ser questionado sobre sua posição em relação à decisão do governo americano de enquadrar as facções brasileiras no quadro de terrorismo.

O candidato defendeu que o Brasil tem estrutura

para combater e “libertar” a população brasileira do narcotráfico. “Basta que o presidente não seja conivente como é o governo do PT com o narcotráfico”, afirmou.

Em ato de campanha, Caiado falou com apoiadores que se aglomeraram com bandeiras de candidaturas do PSD no Conjunto Nacional e comprou um tênis na Galeria Magalu, onde gravou um vídeo direcionado à empresária Luiza Trajano.

Gastos do governo

Caiado (PSD) também voltou a defender que, se eleito, apresentará uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC) para limitar os gastos do governo a até 50% do crescimento do PIB. Em coletiva de imprensa realizada neste domingo, na Avenida Paulista, o presidenciável falou sobre medidas econômicas.

Perguntado sobre a taxa de juros, Caiado disse que, em um eventual

governo, a Selic chegaria a 7%, o que, segundo ele, daria condições para os segmentos produtivos serem competitivos com outros, mundo afora.

“O Banco Central regula o juro de acordo com o gasto do governo. Ele é consequência, não é a causa. Se o governo gasta irresponsavelmente, o Banco Central aumenta para que a inflação não seja galopante”, afirmou, voltando a defender medidas “austeras”.

INFRAESTRUTURA

Investimento em infraestrutura avança, mas ainda fica abaixo do necessário

Levantamentos da Abdib e do mercado financeiro mostram aportes de até R\$ 280 bilhões por ano, com mais de 70% vindos do setor privado

Divulgação

Engrenagens do Crescimento
Estadão Conteúdo

Os investimentos em infraestrutura no Brasil permanecem na faixa de R\$ 200 bilhões a R\$ 280 bilhões por ano, segundo levantamentos da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib) e dados do mercado financeiro. Desse total, mais de 70% têm origem no setor privado.

Apesar do avanço, o volume ainda está abaixo do necessário para reduzir o déficit acumulado ao longo de décadas. Especialistas estimam que o País precisaria investir de forma contínua cerca de 4,3% do Produto Interno Bruto (PIB) por ano em infraestrutura. Atualmente, os aportes representam aproximadamente 2% a 2,5% do PIB.

A capacidade de ampliar esses investimentos está diretamente relacionada ao ambiente regulatório, à segurança jurídica, às condições de financiamento e à qualidade do planejamento dos projetos. Empreendimentos de infraestrutura costumam exigir contratos de longo prazo e elevados volumes de capital, com retorno distribuído ao longo de décadas.

Marcos regulatórios atualizados e agências com autonomia técnica e decisória são apontados como elementos importantes para dar previsibilidade aos investimentos. No Brasil, 13



O projeto da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), na Bahia, teve início há 18 anos e, segundo os dados apresentados, cerca de 75% das entregas previstas foram concluídas

agências reguladoras federais atuam em áreas como energia, transportes, telecomunicações, petróleo e saúde complementar.

Essas autarquias especiais têm atribuições de regulamentação, fiscalização e acompanhamento da prestação de serviços ou de atividades econômicas sob regulação pública.

Outro fator relevante é o amadurecimento do mercado de capitais. Instrumentos como debêntures incentivadas de infraestrutura e fundos de investimento em infraestrutura (FI-Infra) ampliaram as alternativas de financiamento para concessionárias e investidores, reduzindo a dependência de recursos públicos e de bancos de desenvolvimento.

Segundo a Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de

Capitais (Anbima), o volume negociado no mercado de capitais alcançou R\$ 73,4 bilhões em março de 2026. O resultado superou tanto os valores registrados nos dois primeiros meses do ano quanto os R\$ 63,5 bilhões movimentados em março de 2025.

Entraves

Entre os fatores que dificultam a expansão da infraestrutura estão a demora em processos de licenciamento, falhas na elaboração dos projetos, dificuldades em desapropriações e disputas contratuais prolongadas.

O licenciamento ambiental aparece entre os principais pontos de atenção do setor produtivo, especialmente quando há diferenças de procedimentos e prazos entre órgãos municipais, es-

taduais e federais. A ausência de uniformidade pode aumentar o tempo necessário para o início das obras e elevar os custos dos empreendimentos.

Um dos exemplos é a BR-319, que liga Manaus (AM) a Porto Velho (RO). O chamado Trecho do Meio, com cerca de 405 quilômetros sem pavimentação, permanece há mais de duas décadas no centro de discussões envolvendo licenciamento ambiental, obras e decisões judiciais.

Outro caso é a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), na Bahia, que acumula mudanças de cronograma e paralisações em diferentes etapas. O projeto teve início há 18 anos e, segundo os dados apresentados, cerca de 75% das entregas previstas foram concluídas.

Quando finalizado, o

trecho de 537 quilômetros entre Caetitê e Ilhéus deverá funcionar como corredor para o transporte de minério de ferro e grãos do sudoeste baiano.

Também pesam sobre os projetos as dificuldades para desapropriação de áreas, estudos técnicos insuficientes, que podem resultar em alterações contratuais, e o custo mais elevado do capital em períodos de juros altos.

Disputas entre poder concedente e concessionárias também podem prolongar a execução dos contratos e levar a processos de repactuação ou relicitação, mantendo ativos sem avanço por períodos extensos.

Para os próximos anos, uma das frentes apontadas por agentes do setor é a ampliação das parcerias público-privadas (PPPs) em estados e municípios.

TRANSPORTES | Portos

Porto de Itajaí incorpora área para ampliar capacidade de cargas

Processo de incorporação de novo espaço alfandegado de 21 mil m² está em execução pela JBS Terminais

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenews.com.br

O Porto de Itajaí, em Santa Catarina, anunciou a incorporação de uma nova área ao complexo portuário, visando ampliar a atual infraestrutura para acompanhar o gráfico crescente da movimentação de cargas. Conforme divulgado, a nova área alfandegada amplia em mais de 12% a estrutura disponível.

O movimento ocorre após sucessivos recordes na movimentação nos últimos dois anos, além da ocupação de quase 100% dos espaços disponíveis para armazenagem.

Segundo informações da Superintendência do Porto de Itajaí (SPI), o Recinto Alfandegado Contíguo (RAC) possui 21.318,21 metros quadrados e representa um acréscimo de aproximadamente 12,7% em relação

à área total de 167.919,20 metros quadrados do Porto de Itajaí.

A ampliação cria mais espaço para armazenagem e movimentação de cargas, contêineres e veículos, além de ampliar as condi-

ções para a realização de operações estratégicas. As adequações necessárias para a expansão estão sendo executadas pela JBS Terminais, atual arrendatária do porto.

“Os sucessivos recordes

de movimentação levaram nossa capacidade de armazenagem praticamente ao limite. Nossa resposta está sendo a de ampliar e preparar o Porto de Itajaí para continuar crescendo, receber novos volumes e oferecer cada vez mais eficiência às operações. É mais um passo concreto na consolidação desta nova fase do porto”, afirmou o superintendente do Porto de Itajaí, Artur Antunes Pereira.

A iniciativa ocorre em um momento de forte crescimento da movimentação do Porto de Itajaí. Até agosto, foram movimentadas 3.501.781 toneladas de cargas no Porto de Itajaí. No mesmo período, a movimentação de contêineres alcançou 326.284 TEU.



Divulgação

A ampliação cria mais espaço para armazenagem e movimentação de cargas, contêineres e veículos, além de ampliar as condições para a realização de operações estratégicas

JBS Terminais amplia frota no terminal catarinense

Da Redação
redacao.jornal@redenews.com.br

A JBS Terminais ampliou a frota de equipamentos utilizados nas operações do terminal no Porto de Itajaí (SC) com a aquisição de duas empilhadeiras de grande porte. Com capacidade para movimentar cargas de até 45 toneladas, as máquinas elevam de 12 para 14 o número de equipamentos em operação e ampliam a estrutura disponível para movimentação e armazenagem de contêineres.

As duas empilhadeiras



Divulgação

As duas empilhadeiras 100% elétricas são utilizadas na movimentação e organização das cargas que chegam ao Porto de Itajaí por caminhões ou são descarregadas dos

são 100% elétricas e podem posicionar contêineres em pilhas de até cinco unidades de altura. Os equipamentos são utilizados na movimen-

tação e organização das cargas que chegam ao terminal por caminhões ou são descarregadas dos navios.

As máquinas também

contam com sistemas de recuperação de energia durante os movimentos de frenagem e da lança telescópica, recurso que contribui para otimizar o consumo de energia durante as operações.

A aquisição representa um investimento de cerca de R\$ 4 milhões. Desde outubro de 2024, a JBS Terminais já destinou aproximadamente R\$ 240 milhões à retomada das atividades no Porto de Itajaí.

Segundo o CEO da JBS Terminais, Aristides Rusi Jr., a ampliação da frota busca combinar aumento da capacidade operacional, tecnologia e eficiência energética.

“A ampliação da nossa

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

Além das empilhadeiras, o terminal recebeu recentemente investimentos de R\$ 9 milhões para a renovação da frota de caminhões utilizados nas operações internas. Os veículos são responsáveis pelo transporte de contêineres entre o pátio e o cais.

TRANSPORTES | Portos

Codeba e Senai Cimatec criam base de inovação no Porto de Salvador

Área de 710 metros quadrados receberá laboratório, centro de controle para testes subaquáticos e curso de pós-graduação

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) e o Senai Cimatec firmaram, nesta quarta-feira (16), um Termo de Compromisso para a cessão de uma área no Porto de Salvador destinada a atividades de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I) do Cimatec Mar e à realização do curso de pós-graduação em Engenharia Portuária e Economia Azul.

O acordo foi assinado durante a abertura do 2º Fórum Náutico Internacional da ANB e prevê a utilização de uma área de 710 me-

tros quadrados no porto. O espaço deverá receber um laboratório e o Centro de Controle do Parque de Testes Subaquático que será implantado na Baía de Todos-os-Santos.

A estrutura será voltada ao desenvolvimento de atividades de robótica subsea e de soluções tecnológicas destinadas à indústria offshore. A proposta integra uma parceria mais ampla entre a Codeba e o Senai Cimatec voltada à pesquisa aplicada e ao desenvolvimento de tecnologias relacionadas à chamada Economia do Mar.

Participaram da assinatura o presidente da Codeba, Antonio Gobbo, a gerente do Porto de Salvador, Luan-na Rios, e o diretor-geral do Senai Cimatec, Luis Brêda.

Segundo Gobbo, a im-

plantação da estrutura amplia a inserção da Bahia em uma área tecnológica ainda restrita a poucos países.

“Poucos países dispõem deste tipo de infraestrutura. Essa parceria, sem dúvidas, coloca a Codeba e o Estado da Bahia em posição de destaque, como indutores de tecnologia para importantes segmentos industriais da economia do azul”, afirmou.

Entre os eixos previstos na parceria estão projetos de Engenharia e Inovação Offshore e Submarina, Engenharia Naval e Náutica e iniciativas nas áreas de Defesa e Segurança, especialmente em cooperação com a Marinha do Brasil.

O acordo também contempla a implantação do Centro Nacional de Excelência Portuária, com foco no

desenvolvimento de conhecimento técnico e na formação de profissionais ligados às atividades portuárias e marítimas.

A pós-graduação em Engenharia Portuária e Economia Azul faz parte dessa estratégia. O curso foi incluído no projeto para aproximar a formação acadêmica das demandas de um setor que reúne infraestrutura portuária, engenharia, tecnologia, operações marítimas e outras atividades econômicas associadas ao uso do mar.

Para o diretor-geral do Senai Cimatec, Luis Brêda, a parceria reúne condições específicas oferecidas pela área portuária com a estrutura de pesquisa e inovação da instituição.

“Acho que a gente dá um passo super importante para

a construção do Cimatec Mar, que já nasce com projetos de inovação conectado com toda a indústria do mar do Brasil e que tem certamente entregas relevantes para a sociedade e que vai ter aqui um equipamento completamente diferenciado”, afirmou.

Segundo Brêda, o projeto busca combinar o acesso ao mar e à infraestrutura portuária com atividades de pesquisa, desenvolvimento tecnológico e inovação.

A área cedida pela Codeba deverá funcionar como base para o Centro de Controle do parque subaquático previsto para a Baía de Todos-os-Santos. A estrutura permitirá o acompanhamento dos testes e das atividades de robótica desenvolvidas no ambiente marítimo.

TRANSPORTES | Navegação

OceanPact incorpora CBO e reforça operação offshore

Companhia combinada soma 70 embarcações e prevê ganhos de eficiência, sinergias e diversificação de clientes

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

A OceanPact ampliou sua frota para 70 embarcações após concluir, em 16 de setembro, a combinação de seus negócios com a CBO. A operação foi finalizada após a aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e o cumprimento das demais condições precedentes. Com a

integração, a CBO passa a fazer parte da OceanPact, e a unidade de Navegação passa a se chamar OceanPact CBO.

A companhia combinada conta agora com mais de 5 mil colaboradores, receita anual superior a R\$ 4 bilhões e backlog contratado de mais de R\$ 14 bilhões.

A ampliação da frota aumenta a base de ativos disponível para a companhia e a capacidade de atuação em serviços como resposta a emergências ambientais,

operações submarinas, descomissionamento, logística integrada e projetos na área ambiental.

A combinação de negócios tem quatro pilares: o fortalecimento da geração de caixa, com aumento do potencial de pagamento de dividendos; ampliação da capacidade de atuação a partir de uma base maior de ativos; integração comercial e operacional, com captura de sinergias; e complementaridade de frota.

A operação também

prevê redução da idade média das embarcações, otimização da alocação de ativos e diversificação da base de clientes. “A chegada da CBO à OceanPact marca uma nova etapa na história da nossa companhia. Temos uma grande oportunidade pela frente: combinar o melhor das nossas histórias para construir uma operação ainda mais completa, eficiente e preparada para gerar valor para nossos clientes e a sociedade”, destaca Flavio Andrade, presi-

dente da OceanPact.

Marcos Tinti, VP de Navegação na OceanPact CBO, afirma que a operação mantém a experiência e as práticas desenvolvidas pela CBO. “A combinação de negócios com a OceanPact amplia nossa história. Seguimos levando conosco aquilo que a CBO construiu de mais importante: nossa experiência, nossas boas práticas, nossas pessoas e nosso compromisso com uma operação segura, eficiente e de qualidade”.

TRANSPORTES | Portos > Opinião



BRUNO GALOTI ORLANDI

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

► **GESTÃO**

O agro brasileiro não pode parar na porteira

Há pouco mais de uma década, o Brasil produzia cerca de 186 milhões de toneladas de grãos. Hoje, a estimativa da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) para a safra 2025/26 chega a 360,8 milhões. Um crescimento de aproximadamente 93,5% em dez anos, que revela não apenas a força do campo brasileiro, mas também o tamanho do desafio colocado para a infraestrutura logística do país.

O agronegócio é uma das grandes âncoras da economia brasileira. Nossa produtividade dentro da porteira ganhou escala, tecnologia e eficiência. Mas essa competitividade não termina na fazenda. O Brasil pode produzir com eficiência de primeiro mundo, mas não pode aceitar que o custo logístico fora da porteira consuma essa vantagem.

Produzir mais significa armazenar mais, transportar mais e embarcar mais. A riqueza gerada no campo precisa percorrer milhares de quilômetros até chegar aos mercados consumidores e, no caso das exportações, aos portos. É nessa etapa que logística e competitividade passam a caminhar lado a lado.

O Porto de Santos ajuda a dimensionar essa transformação. Em 2015, o complexo movimentou 119,9 milhões de toneladas. Em 2025, fechou com o recorde histórico de 186,4 milhões, crescimento de aproximadamente 55% em uma década. No mesmo período, a produção brasileira de grãos avançou em ritmo ainda maior.

São indicadores diferentes, mas a comparação deixa uma mensagem clara: o campo está crescendo e a infraestrutura não pode simplesmente correr atrás. Ela precisa se antecipar.

Santos é estratégico nessa equação. Em 2025, o complexo respondeu por 29,6% do valor da corrente de comércio exterior brasileiro. Entre os principais produtos estão justamente cargas ligadas ao agronegócio, como soja, açúcar, milho e celulose.

O campo produz. A logística conecta. E é no porto que boa parte dessa produção ganha acesso aos mercados do mundo. Por isso, discutir o futuro de Santos é também discutir o futuro da economia brasileira. O desafio, porém, não está apenas dentro da poligonal portuária. Está nos quilômetros que antecedem o cais.

As ferrovias são fundamentais para transportar grandes volumes por longas distâncias, especialmente grãos e açúcar. As rodovias continuam indispensáveis para garantir capilaridade e fazer

a ligação entre propriedades, terminais e ferrovias. E a cabotagem ainda é um modal subutilizado, com potencial para conectar diferentes regiões brasileiras, aliviar a pressão sobre as estradas e tornar a matriz logística mais eficiente.

Quando esses modais não funcionam de maneira integrada, o problema aparece em toda a cadeia. O Porto de Santos já registra uma média de 8 mil caminhões por dia, volume que se intensifica ainda mais durante os meses de pico da safra agrícola. Por isso, infraestrutura não pode ser tratada como uma agenda setorial.

É uma política de competitividade e de segurança econômica nacional.

Essa discussão ganha ainda mais relevância quando olhamos para 2035. O estudo Santos 10+, apresentado neste ano pelo Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo, projeta que a movimentação do complexo santista possa se aproximar de 300 milhões de toneladas e alerta para a necessidade de investimentos estruturantes nos acessos terrestres e aquaviários.

A projeção deveria provocar uma pergunta simples: estaremos prontos para movimentar o Brasil que estamos produzindo hoje?

O Brasil não pode correr o risco de aumentar sua produção e encontrar, fora da porteira, uma infraestrutura incapaz de acompanhar esse crescimento. Competitividade não depende apenas de produzir mais. Depende também de transportar melhor, reduzir custos e garantir previsibilidade.

O Porto de Santos e o sistema portuário brasileiro vivem um importante ciclo de investimentos, mas o próximo passo precisa ser maior do que ampliar um terminal ou resolver um acesso isoladamente. Precisamos pensar em rede.

Campo, armazenagem, ferrovias, rodovias, hidrovias, cabotagem, acessos portuários e terminais precisam crescer de forma coordenada. É essa integração que permitirá transformar o aumento da produção brasileira em mais competitividade, mais comércio exterior e mais desenvolvimento.

O agro já mostrou que consegue crescer. Agora, o desafio é fazer a infraestrutura crescer na mesma direção.

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

O PORTO DE SANTOS E O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO VIVEM UM IMPORTANTE CICLO DE INVESTIMENTOS, MAS O PRÓXIMO PASSO PRECISA SER MAIOR DO QUE AMPLIAR UM TERMINAL OU RESOLVER UM ACESSO ISOLADAMENTE. PRECISAMOS PENSAR EM REDE

Túnel do Rodoanel é interditado para simulado de emergência

Operação especial transferiu o tráfego para a pista interna e permitiu a realização do exercício sem congestionamentos

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A Concessionária SPMAR interditou, na manhã deste domingo (20), o túnel Santa Luzia, localizado no km 96+500 da pista externa do Trecho Leste do Rodoanel Mário Covas, para a realização do 13º Simulado In-

tegrado de Atendimento a Emergências – túnel e produtos perigosos.

O exercício simulou um acidente de trânsito envolvendo três veículos, múltiplas vítimas, princípio de incêndio e vazamento de carga perigosa transportada por uma carreta. A ação reuniu equipes da concessionária, da Polícia Militar Rodoviária e do Corpo de Bombeiros, além de profissionais de atendimento pré-hospitalar.

Segundo a SPMAR, o objetivo foi avaliar os protocolos de resposta a ocorrências de alta complexidade, além de aprimorar a integração entre as equipes

responsáveis pelo atendimento de emergências na rodovia.

“O objetivo da ação foi avaliar os protocolos de resposta, fortalecer a integração operacional e aprimorar a atuação conjunta em ocorrências de alta complexidade”, afirmou o gerente de operação da SPMAR, Andrew Aquino.

O tenente Franklin, do 6º Batalhão da Polícia Militar Rodoviária de São Paulo, destacou a importância da integração entre os órgãos envolvidos no atendimento. “Em ocorrências complexas como esta, o mais importante é que as ações das equipes sejam rápidas e

precisas, para que o trânsito possa fluir com segurança e consigamos salvar vidas”, disse.

Para permitir a interdição total do túnel durante o exercício, a concessionária implantou a chamada Operação “X”. A medida transferiu temporariamente o fluxo da pista externa para a pista interna, que passou a operar nos dois sentidos.

A operação contou com sinalização especial, dispositivos de canalização e monitoramento contínuo pelo Centro de Controle Operacional (CCO). Os motoristas que trafegaram pela região precisaram reduzir a velocidade, mas, segundo a con-

cessionária, não houve congestionamento. O túnel foi liberado no início da tarde.

A SPMAR administra os Trechos Sul e Leste do Rodoanel Mário Covas, que somam cerca de 100 quilômetros e fazem a ligação entre diferentes rodovias da Região Metropolitana de São Paulo.

O Trecho Leste vai do km 86 ao km 130 e conecta o Trecho Sul à Rodovia Presidente Dutra. Já o Trecho Sul se estende do km 30 ao km 86, ligando os Trechos Leste e Oeste e tendo acessos às rodovias Régis Bittencourt, Imigrantes, Anchieta e à Avenida Papa João XXIII, em Mauá.

Divulgação



O exercício simulou um acidente de trânsito envolvendo três veículos, múltiplas vítimas, princípio de incêndio e vazamento de carga perigosa transportada por uma carreta

LOGÍSTICA

E-commerce cresce 16,9% e amplia pressão sobre operações logísticas

Número de pedidos sobe 34,8% no primeiro semestre, enquanto tíquete médio recua para R\$ 275,50

Engrenagens do Crescimento
Estadão Conteúdo

Os brasileiros estão comprando com mais frequência pela internet e gastando menos em cada pedido, combinação que amplia a pressão sobre as operações logísticas. No primeiro semestre deste ano, o comércio eletrônico faturou R\$ 208,4 bilhões, crescimento de 16,9% em relação ao mesmo período de 2025. Foram realizados 756,7 milhões de pedidos, alta de 34,8%, enquanto o tíquete médio recuou 13,3%, para

R\$ 275,50. Os dados fazem parte do relatório “Da Compra à Confiança — Panorama do e-commerce brasileiro no primeiro semestre de 2026”, elaborado pela Confi, por intermédio da Neotrust e da Aftersale, em parceria com o E-Commerce Brasil. Para o segundo semestre, o levantamento projeta faturamento de R\$ 254 bilhões. Caso a estimativa se confirme, o comércio eletrônico brasileiro deverá encerrar 2026 com R\$ 462,5 bilhões em vendas, avanço anual de 18,6%. Os números mostram que o crescimento do setor tem sido sustentado principalmente pelo aumento da frequência das compras. Com mais pedidos e menor valor médio por transação, cresce também a demanda

por separação de mercadorias, embalagens, entregas, atendimento e gestão de trocas. O aumento do volume trouxe maior complexidade às operações. À medida que as empresas ampliam as regiões atendidas, os portfólios de produtos e os canais de distribuição, integrações padronizadas e regras genéricas de sistemas podem se mostrar insuficientes. A tecnologia facilitou a troca de dados entre plataformas, mas não eliminou gargalos de gestão e capacidade de execução. “Durante muito tempo, o foco das empresas foi digitalizar processos e integrar sistemas. Isso era necessário. Mas a integração, sozinha, não resolve problemas relacionados à complexidade operacional. Ela é apenas

o ponto de partida”, afirma Wagner Righetti, fundador da Orange Envios, empresa especializada em tecnologia aplicada à logística. Na avaliação de Righetti, um dos erros recorrentes em empresas de médio porte é tratar a conexão entre o sistema integrado de gestão empresarial, conhecido pela sigla ERP, a plataforma da loja virtual e as transportadoras como a etapa final da transformação digital. O desempenho da operação também depende das regras adotadas para processar pedidos, selecionar transportadoras, calcular fretes e acompanhar as entregas. Embora a integração técnica com as transportadoras tenha se tornado um requisito básico, as empresas passaram a buscar ganhos de eficiência no planejamento

de rotas e no gerenciamento de fretes. A expansão para diferentes regiões e perfis de carga exige regras específicas de despacho, acompanhamento dos gargalos de entrega e capacidade de adaptação aos períodos de maior demanda. Quando esses fluxos dependem de intervenção manual ou de parâmetros rígidos, aumentam as possibilidades de atrasos, retrabalho e falhas de comunicação. Com a alta dos custos operacionais e a exigência crescente por prazos de entrega menores, uma das tendências é que os investimentos em transformação digital avancem da infraestrutura básica de software para a automação de decisões operacionais. A capacidade de absorver volumes elevados durante datas comemorativas sem prejudicar a experiência do cliente ou comprometer a margem do negócio tornou-se um indicador importante de maturidade operacional. “Existe uma diferença importante entre estar digitalizado e estar preparado para crescer”, pondera Righetti. “A tecnologia é fundamental, mas precisa estar acompanhada por processos inteligentes e uma estrutura preparada para lidar com a complexidade da operação. É isso que vai separar as empresas que conseguem escalar daquelas que passam a enfrentar dificuldades justamente quando começam a crescer.” Para as empresas, o desafio é transformar o aumento de escala em eficiência, evitando que o crescimento do volume de entregas eleve os custos logísticos a ponto de comprometer a margem de cada venda.



Divulgação

Com mais pedidos e menor valor médio por transação, cresce também a demanda por separação de mercadorias, embalagens, entregas, atendimento e gestão de trocas

PETRÓLEO E GÁS

Petrobras rebate MPF e nega impacto direto na Margem Equatorial

Estatual afirma que estudos não apontaram efeitos sobre comunidades ou terras indígenas; órgão pede suspensão da licença

Estadão Conteúdo

A Petrobras informou neste domingo (20) que os estudos realizados no bloco FZA-M-59, na Bacia da Foz do Amazonas, não identificaram impactos socioambientais diretos sobre comunidades ou terras indígenas. O Ministério Público Federal (MPF) pediu ao Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF1) a suspensão imediata da licença para perfuração no bloco, localizado na Margem Equatorial. A estatal anunciou, em 14 de agosto, a descoberta de petróleo de boa qualidade no poço de Morpho.

No recurso apresentado na última quinta-feira (17), o MPF afirma que 17 municípios do Pará estão na área de influência do empreendimento. Segundo o órgão, embarcações saem do Porto de Belém e cruzam rotas tradicionais de grande sensibilidade ambiental, onde comunidades indígenas,



Divulgação

O MPF diz que municípios do Pará estão na área de influência do empreendimento, com embarcações saindo do Porto de Belém e cruzando rotas de grande sensibilidade ambiental

quilombolas e pescadores artesanais relatam prejuízos, como redes destruídas e peixes afugentados, além de risco de acidentes. O MPF pede a suspensão das atividades até que uma consulta prévia seja feita a todas as comunidades tradicionais da costa do Pará, além da realização de estudos pesqueiros, da apresentação de um plano de compensação e da redelimitação da área de influência.

Em nota enviada neste domingo à Broadcast, a estatal afirmou que, embora a consulta prévia não seja apli-

cável a esse licenciamento, “realizou um amplo processo de comunicação e diálogo com a sociedade e as comunidades da região antes do início da perfuração, com mais de 80 reuniões e audiências públicas em 22 municípios dos estados do Amapá e do Pará”.

Em 3 de setembro, o Iba-ma atendeu a pedido da Petrobras e retificou a licença de perfuração do poço Morpho, localizado a cerca de 175 km da costa do Amapá, em lâmina d’água de 2.886 metros, para incluir a autori-

zação de outros três poços: Manga, Crotalus e extensão de Morpho. A perfuração do Morpho está em fase de conclusão, enquanto a companhia planeja as atividades exploratórias nos três poços contingentes.

“A Petrobras cumpre rigorosamente a legislação e as exigências dos órgãos competentes no processo de licenciamento ambiental”, diz a nota.

O MPF também pede que o caso permaneça na Justiça Federal do Pará, alegando que a competência

deve ser definida pelo local onde estariam ocorrendo os impactos apontados no processo, já que as operações de apoio marítimo, movimentação de resíduos e suporte partem do Estado. A Justiça Federal no Pará remeteu o processo ao Amapá para evitar decisões conflitantes.

Em relação aos sobrevoos, a Petrobras sustenta que o Aeroporto de Oiapoque (AP) funciona há décadas e é utilizado pela companhia dentro de sua capacidade licenciada. O uso da estrutura aeroportuária também considera ajustes operacionais adotados a partir de 2023, após reuniões com o Conselho de Caciques dos Povos Indígenas do Oiapoque (CC-PIO) para revisão de rotas e elevação da altitude dos voos.

“A Petrobras permanece à disposição para prestar os esclarecimentos necessários e reafirma seu compromisso com a segurança, a proteção socioambiental, o diálogo com as comunidades e o cumprimento dos procedimentos estabelecidos pelas autoridades”, diz a estatal.

Petrobras recebe R\$ 448 milhões e aprova adesão a subvenção do diesel

A Petrobras informou hoje que recebeu parcela do Programa de Subvenção Econômica à comercialização de gasolina. Segundo comunicado enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), foram repassados à estatal R\$ 448 milhões, referentes à comercialização de gasolina no período de 16 e 31 de julho.

“Com esse pagamento, o montante acumulado re-

cebido pela Petrobras no âmbito dos programas de subvenção ao óleo diesel, gasolina e GLP alcança, até o momento, R\$ 9,9 bilhões”, diz a empresa.

Além disso, a estatal informou que seu Conselho de Administração, em reunião realizada a sexta-feira, aprovou a adesão à subvenção econômica de produtores e importadores de óleo diesel e suas correntes, ins-

tituída pela Medida Provisória nº 1.391, de 11 de setembro de 2026. Segundo a empresa, a adesão ocorre nos termos da regulamentação aplicável estabelecendo o valor unitário da subvenção em R\$ 1,00 por litro de óleo diesel “A”, de uso rodoviário, pelo prazo de 30 dias, podendo ser prorrogada por igual período.

“A adesão à subvenção econômica de que trata

a MP nº 1.391/2026 não afasta o direito ao recebimento das subvenções econômicas já devidas ao produtor ou ao importador, tampouco revoga a adesão da companhia à subvenção autorizada pela MP nº 1.363/2026, no valor de R\$ 1,12 por litro de óleo diesel ‘A’”, disse a Petrobras. “Desse forma, os benefícios previstos em ambos os programas são cumulativos”.

De acordo com a estatal, diante do caráter facultativo e do potencial benefício, entende-se que essa adesão é compatível com o interesse da companhia. “A efetiva assinatura do termo de adesão ficará condicionada à publicação e à análise do regulamento previsto na MP nº 1.391/2026, necessário à operacionalização da subvenção econômica”, informou.

MINERAÇÃO

CNI vê política de minerais críticos como impulso à indústria

Entidade destaca investimentos, inovação tecnológica e industrialização a partir da nova legislação sancionada pelo governo

Divulgação

Agência Minera Brasil
Estadão Conteúdo

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) avalia que a Política Nacional de Minerais Críticos e Estratégicos deve fortalecer a indústria brasileira ao ampliar as condições para investimentos, inovação tecnológica e industrialização do setor mineral. A avaliação foi apresentada pelo presidente da entidade, Ricardo Alban, durante o evento de sanção da legislação pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, no Palácio do Planalto, no último dia 16.

O posicionamento foi divulgado pela Agência de Notícias da Indústria. Para Alban, a nova política representa um “compromisso com a formulação e a concretização de uma política industrial consistente e duradoura”. O presidente da



Segundo o presidente da CNI, Ricardo Alban, a nova política representa um “compromisso com a formulação e a concretização de uma política industrial consistente e duradoura”

CNI também afirmou que a mineração tem papel estratégico na modernização da indústria, na criação de novos segmentos produtivos e no desenvolvimento econômico.

“É um segmento determinante para a resiliência e a modernização de nosso

parque industrial, para a viabilidade de novas indústrias e para o desenvolvimento da economia como um todo”, afirmou Alban.

A legislação prevê R\$ 5 bilhões em créditos fiscais entre 2030 e 2034, com R\$ 1 bilhão por ano. A medida também cria o

Fundo Garantidor da Atividade Mineral (FGAM). A iniciativa estabelece ainda o compromisso das empresas com investimentos em Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I) e busca criar condições para a industrialização, a inovação tecnológica e a sustentabi-

lidade do país.

A CNI defende a atuação conjunta entre diferentes segmentos da economia. Segundo Alban, as indústrias de mineração, minero-química e a agroindústria “caminham lado a lado e se potencializam”. O presidente da entidade também destacou a dependência de bens minerais em áreas como segurança e transição energética, além da capacidade de armazenamento e processamento de dados.

Alban ressaltou ainda a importância da legislação para a criação de um arranjo institucional e de fontes de financiamento destinados a projetos do setor mineral, como o Magbras. Capitaneada pelo Senai, a iniciativa desenvolve o ciclo completo de produção de ímãs de terras raras.

“Trata-se de um empreendimento que fortalece a indústria, reduz a dependência externa e favorece o posicionamento do país como um competidor global”, afirmou.

Samarco abre 80 vagas para Programa Aprendiz 2027

Oportunidades são para formação em elétrica e mecânica nas unidades de Germano (MG) e Ubu (ES)

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

A Samarco abriu inscrições para 80 vagas do Programa Aprendiz 2027, destinadas às unidades de Germano, em Minas Gerais, e Ubu, no Espírito Santo. Os interessados podem se candidatar até 30 de setembro pelo

site www.aprendizsamarco.com.br.

As oportunidades estão divididas igualmente entre os cursos de Aprendizagem em Eletricista de Manutenção e Aprendizagem em Mecânica de Manutenção de Máquinas Industriais, com 40 vagas para cada formação.

Podem participar jovens de 17 a 20 anos que estejam cursando ou já tenham concluído o ensino médio. É necessário completar

18 anos até dezembro de 2027 e morar em municípios próximos às operações da companhia. Para Germano, são aceitos candidatos de Mariana e Ouro Preto. Para Ubu, podem se inscrever moradores de Anchieta, Guarapari e Piúma.

O programa terá duração de dois anos e será dividido entre capacitação técnica e experiência prática. Em 2027, os selecionados participarão da formação teórica em parceria com o

Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai), com jornada diária de quatro horas. No ano seguinte, a carga passa a seis horas por dia, com atividades realizadas dentro da Samarco.

Durante a primeira etapa, os aprendizes terão direito a bolsa-auxílio, seguro de vida e vale-transporte. Em 2028, com o início da fase prática, a bolsa será reajustada e os participantes passarão a contar também com transporte fretado, pla-

no de saúde e alimentação.

Segundo Sara Trindade, analista de Recursos Humanos da Samarco, a iniciativa busca combinar qualificação técnica com o desenvolvimento de competências profissionais. “Além da qualificação técnica, buscamos desenvolver atitude, compromisso e valores como respeito e integridade, formando profissionais preparados para os desafios da indústria e para a vida”, afirmou.



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

► GESTÃO

Um executivo de 1647

O que Baltasar Gracián ainda ensina sobre liderança, sabedoria e tomada de decisão quase quatro séculos depois

((Sabedoria não é saber mais. É julgar melhor”

Gracián foi um jesuíta espanhol, filósofo e escritor. Em 1647, publicou Oráculo Manual e Arte da Prudência, uma coleção de 300 aforismos — frases breves que condensam uma ideia — sobre como compreender pessoas, circunstâncias e a si próprio. Não escreveu um manual de administração. Escreveu um tratado sobre discernimento humano.

Não existiam inteligência artificial, mercados funcionando em tempo real, reuniões por aplicativos e Redes Sociais. Muito menos conselhos e stakeholders. Mas já existiam ambição, vaidade, disputa por poder, reputação, interesses conflitantes, escolhas difíceis e consequências inesperadas.

O ambiente mudou. A natureza humana, nem tanto.

Séculos depois, continua sendo lido porque seus temas atravessam o tempo: prudência, julgamento, relações humanas e poder.

Entre seus aforismos, alguns parecem escritos para quem abre o notebook nos dias atuais.

Ele recomenda “pensar antecipadamente”. Daniel Kahneman demonstraria séculos depois quanto nossas escolhas estão sujeitas a vieses e atalhos mentais. Em organizações submetidas à urgência permanente, antecipar cenários tornou-se quase um ato de resistência. Velocidade sem discernimento apenas permite errar mais depressa.

Também aconselha “tratar com quem se possa aprender”. Hoje falamos em diversidade cognitiva, aprendizagem social e networking. Amy Edmondson demonstrou a importância de ambientes nos quais seja possível perguntar, discordar e admitir erros. Cercar-se apenas de quem confirma nossas certezas produz conforto. Não inteligência.

Outro conselho atinge diretamente a autoconfiança: “conhecer seu principal defeito”. Peter Drucker colocaria o autoconhecimento no centro da eficácia profissional. Aquilo que não reconhecemos em nós acaba nos governando. Para liderar outros, é preciso conhecer os próprios limites.

Há um ensinamento adequado à era das conclusões instantâneas: “não ser de primeira impressão”. Antes de formar convicção, Gracián recomenda deixar espaço para uma segunda e uma terceira informação. Hoje, versões disputam nossa atenção antes mesmo que os fatos estejam estabelecidos.

Outro aforismo que poderia estar na pauta de qualquer conselho de administração: “saber dizer não”. Estratégia é escolha. E toda escolha relevante contém renúncias. Organizações que dizem sim a todas as oportunidades, projetos e demandas acabam consumindo recursos sem saber exatamente para onde estão indo.

Há também o “homem de resolução”. A provocação permanece incômoda: a irresolução pode causar mais dano do que uma execução imperfeita. É um alerta contra a paralisia sofisticada —

apresentações, análises, comitês e novos dados que se sucedem porque ninguém quer assumir o risco da escolha.

A tecnologia ampliou nossa capacidade de analisar. Não transferiu a responsabilidade de decidir.

Em outro ponto, aconselha “não aprender fortemente” — no sentido de não se agarrar obstinadamente às próprias convicções. Adam Grant chamaria isso de rethinking: reconsiderar aquilo em que acreditamos diante de novas evidências.

A reputação também ocupa lugar central na obra. Custa muito conquistar e pouco perder. Deixou de ser apenas patrimônio de imagem. Tornou-se ativo estratégico. Confiança se constrói lentamente; pode ser comprometida em um instante.

Há ainda uma lição extraordinária sobre adaptabilidade: “saber fazer-se a todos”. Não significa abandonar princípios para agradar circunstâncias. Significa compreender pessoas, ambientes e contextos sem imaginar que uma única forma de agir funcionará sempre. No mundo multigeracional, multicultural e tecnologicamente mutável, experiência sem capacidade de adaptação corre o risco de transformar-se em obsolescência.

Por fim, “ter horas de providência”: pensar hoje no amanhã e até muito adiante. Quase quatro séculos depois, chamamos isso de pensamento estratégico. Quem vive exclusivamente respondendo ao urgente pode terminar ocupado, mas distante do que realmente importa.

Ensinaamentos, quase quatro séculos mais tarde.

Temos mais dados, tecnologia, velocidade e acesso praticamente ilimitados à informação. Não desenvolvemos, na mesma proporção, melhor julgamento.

É o paradoxo do nosso tempo.

A inteligência artificial produz respostas em segundos, mas não ensina qual pergunta fazer, em quem confiar, quando avançar, quando recuar e quais consequências estamos dispostos a assumir.

É essa convicção que levo para a Direção Executiva da BE Executive Academy. Nossa proposta nasceu apoiada em três pilares: aprendizado de alto nível, aplicação imediata do conhecimento adquirido e networking capaz de ampliar repertórios, perspectivas e oportunidades.

Os executivos não precisam apenas acumular informação. É preciso confrontar experiências, atualizar referências, conviver com quem pensa diferente. Transformar o que aprendem em capacidade de agir.

Gracián percebeu isso em 1647. Em 2026, cercados por uma quantidade de informação que ele jamais poderia imaginar, talvez precisemos reaprender a lição essencial: Sabedoria não é saber mais. É julgar melhor

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



Empresas de diferentes setores estão com oportunidades abertas nas áreas de logística, transporte, operações portuárias e comércio exterior. As vagas estão distribuídas pelas regiões Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sudeste e Sul, com cargos que vão de operador de cargas e ajudante de armazém a supervisor e gerente de logística.

REGIÃO NORTE

► *Ensino Médio completo*

OPERADOR DE CARGAS

Empresa: Azul Cargo Express
Cidade: Manaus - AM
Requisitos: Os requisitos para a vaga são ensino médio completo, conhecimento do pacote Office e disponibilidade de horário. Experiência na área de logística será considerada um diferencial.
Link de inscrição:
<https://sl1nk.com/cPCMgBi>

► *Ensino Médio completo*

CONFERENTE DE CARGA E DESCARGA

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

REGIÃO NORDESTE

► *Ensino não informado*

SUPERVISOR DE OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

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

► *Ensino Médio completo*

AUXILIAR DE LOGÍSTICA

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

REGIÃO CENTRO-OESTE

► *Ensino Médio completo*

AUXILIAR OPERACIONAL

Empresa: Ma Silva Consultoria
Cidade: Cuiabá -MT

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

MOTORISTA

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

REGIÃO SUDESTE

► *Ensino não informado*

ANALISTA DE FROTA

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

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

► *Ensino Superior completo*

ANALISTA DE COMÉRCIO EXTERIOR

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

REGIÃO SUL

► *Ensino Superior completo*

CONTROLADOR DE LOGÍSTICA

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

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

► *Ensino não informado*

SUPERVISOR OPERACIONAL

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

Vídeo mostra Moraes e esposa descendo de jatinho de Vorcaro

Imagens do desembarque do casal contradizem o ministro do STF, que havia afirmado em março jamais ter voado em aeronaves do ex-dono do Banco Master

Estadão Conteúdo

O vídeo que mostra Alexandre de Moraes e sua esposa, Viviane Barci, desembarcando de uma aeronave que pertencia à empresa Prime You, ligada a Daniel Vorcaro, contradiz declarações do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) no início do ano. Em 31 de março, Moraes afirmou, em nota, “jamais ter voado” em aeronaves do ex-dono do Banco Master.

A gravação que mostra o desembarque do casal foi revelada pelo jornal O Globo. Em nota, o escritório de advocacia Barci de Moraes afirmou neste domingo, 20, “que contrata serviços de táxi aéreo de diferentes empresas, entre elas a Prime Aviation”, mas que a contratação “segue critérios operacionais”.

A empresa disse ainda que “em determinados voos, Viviane Barci de Moraes foi acompanhada por seu marido, o ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF)”. “Nenhum

dos voos realizados em aeronaves da Prime Aviation com integrantes do escritório esteve presente Daniel Vorcaro ou qualquer outra pessoa alheia ao escritório”, completa a nota.

O escritório de Viviane não se manifestou especificamente sobre o vídeo do desembarque. O gabinete do ministro foi procurado pelo Estadão neste domingo e aguarda retorno.

Em 22 de agosto de 2025, no mesmo dia em que o vídeo teria sido gra-

vado, Moraes participou de um fórum organizado pelo Grupo de Líderes Empresariais (Lide), entidade que reúne executivos de grandes empresas, no Rio. Imagens registradas durante a conferência mostram o ministro e a esposa com roupas parecidas às registradas na gravação obtida pelo Globo. Moraes está de terno preto e Viviane, com um conjunto bege.

Um levantamento do jornal Folha de S.Paulo e confirmado pelo Estadão

mostrou que Moraes e Viviane pegaram ao menos oito voos ligados às empresas de Vorcaro entre maio e outubro de 2025. O cruzamento levou em conta somente os trajetos cuja origem foi o Aeroporto de Brasília. Na ocasião, Moraes afirmou ao jornal “jamais” ter voado em aeronaves de Vorcaro e chamou a reportagem de “fantasiosa”.

“As ilações da fantasiosa matéria são absolutamente falsas. O ministro Alexandre de Moraes jamais viajou

em nenhum avião de Daniel Vorcaro ou em sua companhia e de Fabiano Zettel (cunhado de Daniel Vorcaro), a quem nem conhece”, disse o gabinete de Moraes.

Troca de mensagens

Moraes também tem negado que tenha sido o destinatário das mensagens enviadas por Daniel Vorcaro a um número no WhatsApp atribuído ao ministro. Segundo o magistrado, o método utilizado pela Polícia Federal para atribuir as mensagens a ele não garante a autenticidade dos diálogos.

Vorcaro chegou a elaborar um contrato de R\$ 50 milhões para ceder cotas de suas aeronaves à esposa do magistrado. O escritório dela alega que essa proposta jamais foi assinada, sendo extinta com a liquidação do Banco Master.

Além do acordo de cessão de cotas das aeronaves, a esposa do ministro detinha um contrato de R\$ 131 milhões com o Master para a prestação de serviços jurídicos. Como mostrou o Estadão, os valores previstos no contrato estão muito acima do que é cobrado pela média do mercado. A Polícia Federal constatou que o documento foi editado por Moraes.



Rosinei Coutinho/SCO/STF

No mesmo dia em que o vídeo teria sido gravado, Moraes participou de um fórum organizado pelo Grupo de Líderes Empresariais (Lide), no Rio

Festa em Londres tinha membros de governos

Um vídeo registrou a presença de integrantes do governo Lula e de ex-ministros de Jair Bolsonaro em uma festa patrocinada por Daniel Vorcaro, então dono do Banco Master, em Londres.

O encontro reuniu convidados do 1º Fórum Jurídico - Brasil de Ideias, realizado na capital britânica entre 24 e 26 de abril de 2024. As imagens foram

feitas durante a recepção aos participantes do fórum jurídico, que teve o Banco Master como principal patrocinador. As imagens foram divulgadas pelo site Metrôpoles.

Entre os participantes identificados nas imagens estão o diretor-geral da Polícia Federal (PF), Andrei Rodrigues, e o diretor-executivo da corporação,

William Murad. Os dois aparecem conversando com o diplomata Roberto Doring, atual assessor internacional do Supremo Tribunal Federal (STF).

A gravação também mostra Vorcaro conversando com Ricardo Lewandowski, ex-ministro do STF e da Justiça. Declarações de Imposto de Renda do Banco Master apontam que o escritório

utilizado por familiares de Lewandowski recebeu R\$6,1 milhões da instituição financeira de Vorcaro.

Em outro grupo, aparecem Fábio Faria, que comandou o Ministério das Comunicações no governo Bolsonaro, e o senador Ciro Nogueira (PP-PI), ex-ministro da Casa Civil.

Outro registro feito em Londres mostra Vorcaro ao

lado do procurador-geral da República, Paulo Gonet, e do advogado Ciro Soares durante uma degustação de charutos. Soares encaminhou a fotografia ao banqueiro em 19 de junho de 2025 e escreveu, em mensagem enviada na sequência: “PG mandou agora”. A informação foi publicada pelo jornal O Globo e confirmada pelo Estadão.

JUSTIÇA

É preciso evitar politização do TSE, diz Gilmar após embates

Depois de troca de farpas com André Mendonça e Nunes Marques, que comandam o Tribunal Superior Eleitoral, ministro diz que partidos e MP devem fiscalizar ações da Corte

Carlos Moura/SCO/STF

Estadão Conteúdo

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Gilmar Mendes fez uma defesa enfática da Justiça Eleitoral e disse, em postagem nas redes sociais, que é preciso proteger o Tribunal Superior Eleitoral (TSE) do risco de politização.

“Quem tenta engajar o Tribunal em proselitismo partidário deve avaliar se reúne condições de nele permanecer. E os partidos políticos e o Ministério Público Eleitoral devem fiscalizar atentamente se essas condições estão presentes, arguindo a suspeição nos casos em que ela se configure”, escreveu Gilmar.

De acordo com o ministro, é preciso que o TSE continue a coibir práticas abusivas nas eleições. “Para tanto, é indispensável



Gilmar Mendes disse que “quem tenta engajar o Tribunal em proselitismo partidário deve avaliar se reúne condições de nele permanecer”.

uma atuação ativa, imparcial e apartidária, cujo único compromisso seja com a Constituição e com as leis. O STF, por sua vez, continuará a atuar como instância de supervisão, com a firmeza que o momento exige, intervindo sempre que necessário à preservação de seus próprios precedentes e da Constituição”, afirmou Gilmar.

A declaração ocorre na esteira de uma semana tensa no STF. Na sessão em que os ministros debatiam a abertura de uma investigação contra Alexandre de Moraes, Gilmar e André Mendonça tiveram posições opostas.

Em postagem no dia 17, Gilmar acusou Mendonça de buscar ganho político com a crise no STF ao di-

vulgar um vídeo nas redes sociais agradecendo o apoio popular. Mendonça rebateu.

Em outro foco de tensão, Gilmar foi bloqueado no WhatsApp pelo ministro Kássio Nunes Marques após uma discussão. Nunes Marques é o atual presidente do TSE e Mendonça, o vice-presidente da Corte Eleitoral.

Gentileza

Na quinta-feira da semana passada, Nunes Marques chegou a se referir publicamente sobre a tensão no STF, mas sem citar qualquer ministro e disse que “não é preciso alterar o tom para ser ouvido. A delicadeza e a gentileza também têm força”, afirmou.

A fala de Nunes Marques ocorre em sua primeira manifestação pública após a sessão de julgamento para abertura de investigação contra o também ministro do STF Alexandre de Moraes. A sessão foi marcada por tensão, discussão e troca de ofensas entre os ministros.

O conflito entre os ministros, entretanto, come-

çou antes do julgamento de terça-feira. O Estadão teve acesso a uma série de mensagens enviadas por Gilmar Mendes a Nunes Marques e ao ministro Luiz Fux. “Assumam que estão ferrados e saiam dos processos”, escreveu o decano a Nunes Marques.

Mendes também usou termos como “servis” e “submissos” para se referir a Fux e Nunes Marques.

Antes do início do julgamento, Nunes Marques se declarou impedido de participar em razão do seu mandato como presidente do TSE e da potencial repercussão eleitoral da decisão da sessão. Horas antes, mensagens divulgadas indicavam contato entre o banqueiro Daniel Vorcaro e Kevin de Carvalho Marques, filho do ministro.

Antes de se declarar impedido, o ministro falou sobre as mensagens. “Eu nunca julguei nenhum processo relacionado ao Master. Meu filho nunca prestou nenhum serviço ao banco e nunca foi remunerado pelo banco. Isso é fato, porque o sigilo já foi quebrado”, disse.

Políticos cobram afastamento de Gonet

Procurador-geral da República apareceu em foto ao lado de Daniel Vorcaro, em Londres

Estadão Conteúdo

após a divulgação de uma foto em que ele aparece ao lado de Daniel Vorcaro, dono do Banco Master, em uma degustação de charutos em Londres.

O registro foi enviado no dia 19 de junho de 2025. “PG mandou agora”, disse o advogado Ciro Soares, que intermediava as conversas entre Gonet e o banqueiro, em mensagem logo em seguida. A informação foi publicada pelo jornal O Globo

e confirmada pelo Estadão.

Candidato do Novo ao Senado pelo Rio Grande do Sul, o deputado federal Marcel van Hattem acusa Gonet de ter mentido na sessão do Supremo Tribunal Federal realizada na última terça-feira, 15. Na ocasião, a corte analisou uma petição que trata da possibilidade de que seja aberta uma investigação contra o ministro Alexandre de Moraes.

“(A foto) Mostra mais uma vez que eles acham que estão acima de qualquer crítica, inclusive mentindo deslavadamente na sessão do Supremo Tribunal Federal”, disse Van Hattem. Gonet afirmou que não teve proximidade com o dono do Banco Master e disse que esteve com o empresário em ocasião com outras autoridades no mês de abril de 2024.

O senador Carlos Viana

(PSD-MG), candidato à reeleição, também acusou Gonet de ter mentido. “Disse que não tinha proximidade, que Vorcaro era desconhecido, que o encontro foi breve, banal, no meio de muita gente”, escreveu em uma rede social. “Há 17 dias eu protocolizei no STF o pedido de afastamento de Paulo Gonet do caso Master. Ele continua no cargo e o Senado continua em silêncio”, continuou.

Parlamentares da oposição cobram o afastamento do cargo do procurador-geral da República, Paulo Gonet,

TCU cobra planejamento para reduzir atrasos e paralisações em obras

Encontro também aborda retomada de projetos, gestão de rodovias e uso de novas tecnologias na fiscalização

Divulgação

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.

O planejamento, a busca por resultados e uma atuação mais colaborativa dos órgãos de controle estiveram entre os principais temas do segundo e último dia do Seminário Controle, Investimentos e Futuro da Infraestrutura para o Cidadão, promovido pelo Tribunal de Contas da União (TCU) nos dias 15 e 16 de setembro. O encontro integrou as comemorações pelos 30 anos do Fiscobras.

Na abertura da programação do dia 16, o ministro Antonio Anastasia abordou a evolução da jurisprudência do TCU após a Lei nº 14.133/2021, a nova Lei de Licitações e Contratos. Para ele, a principal mudança está menos nos procedimentos e mais na forma de pensar a administração pública, com maior atenção ao planejamento e aos resultados entregues à sociedade.

Anastasia destacou que a nova legislação procura dar mais autonomia ao gestor público, desde que as decisões sejam fundamentadas e considerem riscos e consequências. Também chamou atenção para falhas de planejamento em obras de infraestrutura, que ajudam a explicar paralisações, aditivos e dificuldades na execução dos contratos.

Para o ministro, os órgãos de controle também precisam acompanhar essa transformação. “O futuro não está em controlar mais, mas em controlar melhor”, afirmou. Ele ressaltou que uma atuação mais colabora-

tiva não afasta a responsabilização em casos de fraude ou dolo.

Obras paralisadas

A retomada de obras públicas também esteve entre os temas do seminário. A presidente do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), Fernanda Pacobahyba, apresentou a experiência do Pacto Nacional pela Retomada de Obras da Educação Básica.

Segundo ela, muitos empreendimentos estavam paralisados havia anos e, em vários casos, os municípios não conseguiam concluir os serviços pelos valores originalmente pactuados. A possibilidade de reajuste foi apontada como decisiva. “Sem esse reajuste, a gente não teria a efetividade que tem hoje”, afirmou.

A diretora da unidade do TCU especializada em infraestrutura urbana, Paula Vellasco, defendeu uma mudança na atuação do controle externo, com a fiscalização de conformidade e regularidade complementada por uma visão voltada à construção de soluções.

Entre as iniciativas apresentadas está a Força-Tarefa Cidadã Obras, que capacita moradores para acompanhar empreendimentos públicos e dialogar com gestores. O voluntário Victor Guimarães Vieira resumiu a experiência: “Eu saí de indignado da plateia para a ação”.

Rodovias

Outro painel tratou da manutenção de rodovias, pontes e viadutos. Jefferson Cristiano dos Santos Silva, da Confederação Nacional do Transporte (CNT), destacou que problemas de



Na abertura da programação do dia 16, o ministro Antonio Anastasia abordou a evolução da jurisprudência do TCU após a Lei nº 14.133/2021, a nova Lei de Licitações e Contratos

pavimento, sinalização e geometria elevam os custos logísticos e acabam sendo repassados aos preços dos produtos.

“Quando o transporte se torna mais caro, os produtos também chegam mais caros ao consumidor”, afirmou. Segundo ele, restrições e interdições em estruturas deterioradas também podem obrigar transportadores a percorrer trajetos mais longos.

Fábio Nunes, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), ressaltou que as necessidades da malha rodoviária são superiores aos recursos disponíveis e exigem priorização. “O gestor público tem que fazer escolhas o tempo todo”, afirmou.

Segundo Nunes, planejamento e análise de criticidade são essenciais para definir onde as inter-

venções precisam ocorrer primeiro. Ele também citou iniciativas para aprimorar a gestão de pontes e outras estruturas, com integração de cadastros e padronização de inspeções.

A programação incluiu ainda debates sobre planejamento dos transportes, aerolevantamento, inteligência artificial e referenciais para obras públicas.

30 anos

O encerramento foi dedicado à trajetória do Fiscobras. Arsenio José Dantas, Manoel Moreira, Marcelo Leite e Nicola Khoury, que passaram pela coordenação do programa, participaram de um debate mediado pela secretária de Infraestrutura do TCU, Keyla Boaventura.

Foram lembradas fiscalizações em obras como Angra 3, estruturas dos Jogos

Olímpicos de 2016, projetos de despoluição da Baía de Guanabara e trabalhos relacionados à Operação Lava Jato.

Keyla também homenageou a atual secretária-geral de Controle Externo, Juliana Pontes, primeira mulher a comandar a unidade de controle de infraestrutura do Tribunal. “Juliana foi a primeira mulher à frente da secretaria e, hoje, 15 anos depois, eu sou a segunda”, afirmou.

No encerramento, o TCU lançou o livro “Memórias Fiscobras 30 anos – Fiscalizações de obras públicas”, coordenado pelo auditor Eduardo Costa Rodrigues. A publicação recupera a trajetória do programa desde 1997, a parceria com o Congresso Nacional, a especialização das equipes e os avanços tecnológicos.

INTERNACIONAL

Dinamarca está otimista sobre a Groenlândia, mas mantém a cautela

A expectativa é que a incerteza dê lugar a um acordo que fortaleça a segurança no Ártico e no Atlântico Norte, respeitando a autonomia da ilha, dizem lideranças dinamarquesas

Reprodução / Redes Sociais

Estadão Conteúdo

O governo da Dinamarca mostrou-se cautelosamente otimista em relação ao anúncio do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, sobre um acordo envolvendo a Groenlândia.

O tratado seria destinado a reforçar a presença militar americana na região, mas mantendo a ilha sob controle dinamarquês, após meses de ameaças do presidente americano de tomar o território semiautônomo de um aliado da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan).

No sábado, 19, na Groenlândia, as principais lideranças da ilha ártica endossaram essa posição e afirmaram que o acordo era algo há muito aguardado.

Trump declarou na sexta-feira, dia 18, que o acor-



Segundo o gabinete da primeira-ministra da Dinamarca, Mette Frederiksen, o acordo com os EUA será assinado pelos três governos nesta semana

do conferiria aos Estados Unidos “controle permanente sobre a segurança e todas as outras necessidades na Groenlândia, atendendo plenamente a TODAS as nossas muitas preocupações dos EUA”.

Dinamarca e Estados Unidos já possuem um acordo de segurança de longa data que permitiu ao país americano posicionar forças na Groenlândia, e não ficou imediatamente claro em que esse acordo

diferia daquele.

Após o anúncio feito por Trump na sexta-feira, o gabinete da primeira-ministra da Dinamarca, Mette Frederiksen, informou que o acordo será assinado pelos três governos nesta semana, durante a Assembleia Geral das Nações Unidas. No entanto, ainda são necessárias medidas parlamentares por parte dos governos da Dinamarca e da Groenlândia para que o acordo entre em vigor.

“A próxima (esta) semana pode ser uma boa semana... para a Groenlândia, a Dinamarca e os Estados Unidos”, escreveu o ministro das Relações Exteriores da Dinamarca, Lars Løkke Rasmussen, no Instagram, na manhã de sábado.

“Espera-se que um período de incerteza dê lugar a um acordo vinculativo que fortaleça a segurança no Ártico e no Atlântico Norte - e, conseqüentemente, a nossa segurança comparti-

lhada no âmbito da OTAN e da Europa -, respeitando, ao mesmo tempo, as linhas vermelhas do Reino”, acrescentou ele.

Desenvolvimento da ilha

O líder do governo da Groenlândia, Jens-Frederik Nielsen, disse estar satisfeito com o acordo, afirmando que ele “beneficia não apenas a nossa segurança coletiva, mas também o desenvolvimento contínuo aqui no país”. O ministro das Relações Exteriores da Groenlândia, Múte B. Egede, afirmou estar satisfeito pelo fato de que “agora temos um acordo ao nosso alcance”. “Levou algum tempo”, disse ele à emissora dinamarquesa TV2. “Já era hora.”

Trump afirmou que, com o acordo, os Estados Unidos iniciariam “imediatamente” o processo de desenvolvimento de uma presença militar maior no território dinamarquês, rico em minerais.

Alemanha: partido de Merz deve perder

Pesquisa de boca de urna indica derrota da União Democrata Cristã em eleições estaduais

Estadão Conteúdo

Pesquisas de boca de urna indicam que o partido de Friedrich Merz pode ter sofrido derrota expressiva nas duas eleições estaduais na Alemanha que ocorreram neste domingo. O cenário aumenta a pressão sobre o chanceler para cumprir promessas de revitalizar uma das maiores economias da

Europa e conter a ascensão do partido de extrema-direita Alternativa para a Alemanha (AfD).

Segundo levantamento parcial com eleitores, o partido de centro-direita de Merz, a União Democrata Cristã (CDU), está projetado para cair para 5,5% em Mecklenburg-Pomerânia Ocidental, um estado amplamente rural no leste da Alemanha, anteriormente comunista. Esse seria seu pior resultado na região desde a Segunda Guerra Mundial. Em Berlim, a CDU pode ficar em segundo lugar, com 20% dos votos.

O AfD, anti-imigração e favorável à Rússia, fez ganhos significativos em ambas as eleições de hoje, segundo as pesquisas, que ocorreram duas semanas após o mesmo partido terminar pouco abaixo da maioria no pequeno estado oriental de Saxônia-Anhalt.

A autoridade de Merz foi severamente danificada pela derrota contundente de seu partido na eleição de 6 de setembro para a AfD - um resultado que chocou muitos alemães que acreditavam que seu país havia ficado imune ao nacionalismo e às afirmações de su-

perioridade racial.

Rússia

A primeira eleição parlamentar da Rússia desde o início da guerra na Ucrânia foi realizada neste domingo, praticamente sem oposição às políticas do presidente Vladimir Putin e com a perspectiva quase certa de consolidar o domínio do Kremlin.

O último dia de votação ocorreu depois que as forças ucranianas lançaram mais de mil drones contra a Rússia durante a madrugada, incluindo centenas em

direção a Moscou.

A votação começou na sexta-feira, e as autoridades incentivaram o voto eletrônico pela internet para aumentar a participação dos 111 milhões de eleitores aptos a votar no país.

Pela primeira vez, a eleição incluiu moradores de quatro regiões ucranianas anexadas ilegalmente por Moscou após o início da guerra, mas que a Rússia ainda não controla integralmente. A votação também ocorreu na Crimeia, península do Mar Negro anexada ilegalmente pela Rússia em 2014.