



portalbenews.com.br

OPINIÃO Waldeck Ornélas:
Fico-Fiol exige prioridade
além do discurso ► **p13**



COMUNICAÇÃO Fernando
Belzunce: jornalismo precisa fazer
a verdade voltar a importar ► **p20**



**DIA MUNDIAL
DO JORNALISMO**
28 de setembro 2026 | worldnewsday.org

Divulgação



**Wilson Sons
investe
R\$ 290 mi em
equipamentos
no Tecon
Rio Grande**
► **p9**

BE*Job*

Logística,
transporte
e comércio
exterior
oferecem novas
oportunidades

► **p19**

Porto de Santos atinge marca histórica com contêineres

Agosto teve 538,2 mil TEU movimentados,
maior volume mensal já registrado
no complexo portuário ► **p8**



PORTOS Porto do Açu vai
levar energia elétrica a
plataformas na Bacia de Campos
► **p9**

FERROVIAS Recursos
devolvidos da FCA serão
aplicados na própria ferrovia
► **p12**

ENERGIA Petrobras
passa a usar óleo de milho
na produção de asfalto
► **p17**

EDITORIAL

Porto de Santos: recordes apesar dos gargalos

O Porto de Santos (SP) movimentou 538,2 mil TEU em agosto deste ano, o maior volume mensal de contêineres de sua história. Nesses primeiros oito meses de 2026, foram 4 milhões de TEU, também recorde para o período, com crescimento de 3,9% sobre 2025. Os granéis líquidos acumularam 13,4 milhões de toneladas até agosto, outro recorde histórico para o período. E a movimentação geral de cargas chegou a 125,9 milhões de toneladas nos oito primeiros meses, alta de 3,1% sobre o mesmo período do ano anterior. Santos responde por 28% de toda a corrente comercial brasileira. E nesse mês, demonstrou que consegue crescer mesmo operando num ambiente de infraestrutura que tem restrições conhecidas e urgentes. O recorde é real. O custo de produzi-lo sobre uma base física insuficiente também.

O número que traduz essa tensão não está nos 538 mil TEU. Está no fato de que navios de maior porte acessam o canal de 15 metros de profundidade com carga reduzida, aguardando maré favorável para entrar com segurança. Cada navio que percorre o canal com 80% da carga máxima, para respeitar o calado disponível, é um navio que poderia transportar 20% a mais se o canal tivesse os 16 metros que a dragagem contratada entregará a partir de 2027, ou os 17 metros que a concessão do canal, com audiência pública realizada em setembro, tornará obrigatórios por contrato. O recorde de agosto foi produzido apesar dessas restrições, não por causa de sua ausência. Quanto Santos poderia movimentar sem elas é um número que o setor desconhece e que o porto ainda não pode demonstrar.

Os granéis sólidos com 64 milhões de toneladas nos primeiros oito meses, liderados pela soja em grãos com 49,5% de participação, são o dado que conecta o recorde de Santos ao argumento do Plano Safra e da logística de exportação agrícola. Soja que sai por Santos precisa de canal com calado suficiente, de berços disponíveis, de acesso ferroviário e rodoviário que não congestionem e de terminais com capacidade de armazenagem que absorva os picos de safra sem acumular filas. O recorde de agosto demonstra que a demanda existe e cresce. O que a infraestrutura atual entrega é o máximo que consegue com as restrições que tem, não o máximo que o comércio exterior brasileiro precisaria.

Os recordes de Santos têm dois usos possíveis. O primeiro, e errado, é tomá-los como evidência de que o sistema funciona bem o suficiente e que as obras e concessões podem aguardar. O segundo, e correto, é tomá-los como medida do que o Porto consegue fazer apesar dos gargalos, e como argumento para acelerar as decisões que removerão esses gargalos antes que o crescimento do comércio exterior os torne ainda mais custosos. O Tecon Santos 10, megaterminal de contêineres a ser implantado no cais santista e ainda sem data de leilão confirmada, adicionará 3,5 milhões de TEU à capacidade anual de Santos, mais do que o complexo inteiro movimentou nos primeiros oito meses de 2026. A concessão do canal, com audiência pública realizada, avançará o aprofundamento para 17 metros com obrigação contratual. A dragagem em curso chegará a 16 metros em 2027. Cada um desses projetos está em andamento. Nenhum está concluído. E o comércio exterior brasileiro não para de crescer.

NESTA EDIÇÃO

MANCHETE
7 Porto de Santos bate recorde de contêineres em agosto

- EDITORIAL
2 "Porto de Santos: recordes apesar dos gargalos"
- INSIGHT
3 "Taxa da Seca: até onde deve ir a regulação?", por Valter Branco
- HUB
6 Congonhas: obras para estacionamento de aeronaves entram na etapa final
- POLÍTICA
6 TSE impõe novas regras para pesquisa eleitoral
7 Financial Times compara família Bolsonaro a Trump: 'disfuncional'
Lula defende fim do Fundo Eleitoral
- TRANSPORTES | PORTOS
8 Suape registra maior movimentação mensal da história
9 Porto do Açu vai levar energia elétrica a plataformas na Bacia de Campos
Wilson Sons investe R\$ 290 milhões em equipamentos no Tecon Rio Grande
10 Porto de Natal amplia capacidade para receber navios após dragagem
Novo porto de Tefé avança com instalação de estrutura flutuante
11 Exportação de café por Vitória alcança maior volume da série
Antaq discute regras para transbordo de granéis sólidos
- TRANSPORTES | FERROVIAS
12 Recursos devolvidos da FCA serão aplicados na própria ferrovia
- TRANSPORTES | FERROVIAS > OPINIÃO
13 "Afinal, a Fico-Fiol é ou não é prioridade?", por Waldeck Ornélas
- TRANSPORTES | AVIAÇÃO
14 MPor prepara aviação para nova fase regulatória e tecnológica
- MINERAÇÃO
15 Mineração Taboca investirá US\$ 100 milhões para ampliar produção
Power Minerals define primeiro alvo de exploração em Morro do Ferro
16 Mineração aposta em inovação para recuperar competitividade
- ENERGIA
17 Petrobras passa a usar óleo de milho na produção de asfalto
- PETRÓLEO E GÁS
Governo prorroga subvenção ao diesel por mais 30 dias
- BE JOB | OPINIÃO
18 "Mudar para permanecer o mesmo", por Hudson Carvalho
- BE JOB
19 Logística, transporte e comércio exterior oferecem novas oportunidades
- COMUNICAÇÃO & MARKETING | OPINIÃO
20 "Precisamos fazer com que a verdade volte a importar", por Fernando Belzunce.
- JUSTIÇA
21 Dino anula decisão de Mendonça e libera post sobre Nossa Senhora
Campanha de Flávio se diz perplexa em nota
22 Avaliação negativa do STF vai a 47%, a pior da série histórica
Corte condena Eduardo Bolsonaro
Zanin manda apurar ataque a sistema
- INTERNACIONAL
23 Polícia prende cinco suspeitos de planejarem ataque à base dos EUA
Gaza: 1,1 mil mortos após cessar-fogo



Sistema BE News de Comunicação

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

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

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

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira
Jacyara Lima

Diretor-geral
Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial
Roberta Riccioppo

Editor-executivo | Jornal BE News
Alexandre Fernandes

Sub-editor | Jornal BE News
Luciano Ribeiro

Editores-executivos | Portal BE News
Vanessa Pimentel

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

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



FALE COM A GENTE

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

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

PUBLICIDADE
publicidade@redebenews.com.br





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

opinioao@portalbenews.com.br

► LOGÍSTICA

Taxa da Seca: até onde deve ir a regulação?

Nova regra da Antaq coloca no centro da discussão o equilíbrio entre recuperação de custos, transparência e liberdade de preços na cabotagem

A discussão sobre a taxa da seca na Amazônia ganhou neste ano um componente novo. À medida que o nível dos rios baixa, diminui o calado disponível, os navios reduzem o carregamento e podem surgir custos adicionais com transbordo, barcas e estruturas alternativas. A novidade está na forma como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) decidiu tratar a cobrança desses custos.

Pelas novas regras, a comunicação prévia da “Low Water Surcharge”, a chamada taxa da seca, deixou de ser suficiente. A cobrança passa por análise regulatória e as empresas devem demonstrar as condições hidrológicas, seus efeitos sobre a operação, os custos extraordinários decorrentes e sua relação com o valor pretendido. A mudança levanta uma questão que vai além da seca: até onde deve ir a atuação de uma agência reguladora sobre uma cobrança feita em um mercado que opera sob liberdade de preços?

O ponto de partida precisa reconhecer a realidade operacional. Quando o calado diminui, o navio transporta menos contêineres, mas grande parte dos custos da viagem permanece. Em situações mais severas, alternativas como o píer flutuante em Itacoatiara (AM) acrescentam novas etapas à operação.

Recuperar esses custos extraordinários é legítimo. Nenhuma operação comercial pode absorver indefinidamente despesas adicionais provocadas por uma restrição externa. Mas essa recuperação deve vir acompanhada de transparência sobre sua formação, principalmente quando aparece para o usuário como uma sobretaxa específica.

Os valores anunciados ao mercado mostram a dimensão do

problema. Considerando cobranças divulgadas para serviços que atendem Manaus, chega-se a uma ordem de grandeza próxima de R\$ 5,1 mil por contêiner sem utilização do píer flutuante e de R\$ 17,7 mil quando a alternativa de Itacoatiara se torna necessária. A diferença média relativa ao uso do flutuante em Itacoatiara fica ao redor de R\$ 12,6 mil por contêiner.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) encomendou à A&M Infra, da Alvarez & Marsal, um estudo para quantificar esses efeitos. Segundo os resultados divulgados, uma restrição de dois metros no calado poderia reduzir a capacidade em 35% e elevar o custo unitário por contêiner cheio em 63%.

Com redução de 3,2 metros, a capacidade cairia 55% e o custo aumentaria 147%. No cenário envolvendo píer flutuante, o estudo estima redução de 41% no volume de contêineres cheios e aumento de 123% no custo unitário.

O trabalho coloca números em uma discussão muitas vezes limitada à percepção de que a sobretaxa é alta e demonstra um aspecto fundamental: reduzir o carregamento não reduz proporcionalmente o custo do navio.

A modelagem utiliza um navio de referência, uma rotação genérica e parâmetros médios de mercado. Segundo a consultoria, não houve acesso aos dados financeiros das empresas associadas à Abac. Isso não invalida o exercício, mas estabelece seus limites. Dados operacionais efetivos, consolidados e preservando informações comerciais, poderiam aproximar ainda mais os modelos da realidade.

É nesse espaço que surge a questão regulatória.

A cabotagem brasileira funciona sob regime de liberdade de preços,►

RECONHECER O DIREITO DE (UM ARMADOR)
RECUPERAR CUSTOS EXTRAORDINÁRIOS
NÃO SIGNIFICA DISPENSAR SUA DEMONSTRAÇÃO.
LIBERDADE DE PREÇOS E TRANSPARÊNCIA
NÃO SÃO CONCEITOS INCOMPATÍVEIS.

INSIGHT

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 3

A NOVA POSIÇÃO DA ANTAQ ABRE, PORTANTO, UMA DISCUSSÃO MAIOR DO QUE A PRÓPRIA TAXA DA SECA. RECUPERAR CUSTOS EXTRAORDINÁRIOS LEGÍTIMOS FAZ PARTE DA LÓGICA ECONÔMICA DA OPERAÇÃO. O DESAFIO É ASSEGURAR TRANSPARÊNCIA SUFICIENTE PARA RELACIONAR ESSES CUSTOS À COBRANÇA EXCEPCIONAL, SEM TRANSFORMAR ESSE CONTROLE EM TABELAMENTO INDIRETO DE FRETES

tarifas e fretes. A Antaq não determina quanto deve custar o transporte de um contêiner. Ao mesmo tempo, a legislação atribui à Agência funções de regulação e fiscalização do transporte aquaviário e de harmonização dos interesses de usuários e empresas.

A nova sistemática procura estabelecer uma fronteira. O frete continua livre, mas uma sobretaxa apresentada como consequência de um evento extraordinário passa a exigir demonstração da relação entre o fato gerador, seu impacto operacional e o valor cobrado.

Se a análise avançar para determinar margens ou quanto uma empresa pode ganhar, a regulação se aproximará da formação de preços. Mas reconhecer o direito de recuperar custos extraordinários não significa dispensar sua demonstração. Liberdade de preços e transparência não são conceitos incompatíveis.

Transparência também não significa abrir ao mercado a estrutura comercial de cada armador. Informações sensíveis podem permanecer protegidas. O necessário é uma base técnica suficiente para demonstrar que a cobrança guarda relação razoável com o custo extraordinário que pretende recuperar.

Se não couber à Antaq fazer essa verificação, quem teria melhores condições institucionais para fazê-la? O embarcador conhece o valor cobrado, mas não dispõe de todas as informações operacionais para avaliar seus componentes. O armador conhece seus custos e tem o legítimo interesse de recuperá-los. A agência reguladora está entre essas duas posições.

Há, entretanto, uma dimensão anterior à discussão sobre a sobretaxa: prevenção.

A vazante amazônica é recorrente. Sua intensidade varia e eventos extremos são difíceis de prever, mas o ciclo hidrológico é conhecido. Depois das secas severas de 2023 e 2024, também se conhece melhor o impacto sobre a logística de Manaus.

A prevenção, porém, tem uma dificuldade técnica importante. O sistema fluvial amazônico não possui, em todos os seus trechos, um leito estático. Grandes vazões e processos contínuos de erosão e deposição podem deslocar bancos de sedimentos, modificar profundidades e alterar canais navegáveis. Estudos batimétricos já

identificaram mudanças relevantes na morfologia e na posição de canais do Amazonas.

Por isso, prevenção não significa simplesmente dragar antecipadamente os mesmos pontos todos os anos. Exige monitoramento hidrográfico permanente, batimetrias atualizadas e capacidade de direcionar dragagens e rotas para onde surgem novos pontos críticos indicados pela análise de tendências. Conhecer continuamente o leito pode ser tão importante quanto aprofundá-lo.

A própria Antaq informou que acompanha serviços de dragagem e planos de contingência. Somados a estruturas de transbordo preparadas com antecedência, capacidade previamente contratada e planejamento de alternativas operacionais, esses instrumentos não eliminam uma seca extrema, mas podem reduzir suas consequências.

O deslocamento do píer flutuante para Itacoatiara é um exemplo. Ele permite manter o fluxo de cargas diante de restrições severas, mas acrescenta custos significativos. Se poderá ser novamente necessário, planejamento e contratação antecipados podem reduzir parte dessa conta.

A nova posição da Antaq abre, portanto, uma discussão maior do que a própria taxa da seca. Recuperar custos extraordinários legítimos faz parte da lógica econômica da operação. O desafio é assegurar transparência suficiente para relacionar esses custos à cobrança excepcional, sem transformar esse controle em tabelamento indireto de fretes.

A seca continuará sendo um problema operacional e seus custos não desaparecem porque existe um regulador. O equilíbrio está em permitir que o armador recupere os custos efetivamente acrescentados à operação, dar ao usuário segurança sobre a origem da sobretaxa e, sobretudo, trabalhar antes da vazante para que a conta a ser recuperada seja menor.

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

FÓRUM NACIONAL BRASIL EXPORT 2026

06 de outubro

18h30

Solenidade oficial de abertura

PRESENÇAS CONFIRMADAS



**JOSÉ MUCIO
MONTEIRO FILHO**
Ministro da Defesa



TOMÉ FRANCA
Ministro de Portos
e Aeroportos



VITAL DO RÊGO
Presidente do Tribunal de
Contas da União (TCU)



GUILHERME SAMPAIO
Diretor-Geral da ANTT



FREDERICO DIAS
Diretor-Geral da ANTAQ



**SANDOVAL DE ARAÚJO
FEITOSA NETO**
Diretor-Geral da ANEEL



**MAURO HENRIQUE
MOREIRA SOUZA**
Diretor-Geral da Agência
Nacional de Mineração (ANM)



ALEX ÁVILA
Secretário
Nacional de Portos



SERGIO BACCI
Presidente da
Transpetro



NOGUCHI YASUSHI
Embaixador Extraordinário e
Plenipotenciário do Japão no
Brasil



JOSÉ ROBERTO CAMPOS
Presidente do Conselho
Nacional do Brasil Export

DEMAIS AUTORIDADES A CONFIRMAR



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

Obras em Congonhas

As obras de ampliação e modernização do Aeroporto de Congonhas (CGH), na zona sul de São Paulo (SP), alcançaram um marco estrutural relevante na preparação de sua nova arquitetura operacional. A concessionária Aena Brasil entrou na etapa final de conclusão das primeiras posições de estacionamento de aeronaves de seu novo pátio remoto, uma das entregas mais aguardadas da Fase 1B do plano de investimentos. A ampliação da área de pátio é estratégica para aliviar o gargalo de estacionamento de jatos comerciais (narrowbody) em um dos aeródromos de maior movimentação e densidade do País.

Revisão em planos

Para garantir que a liberação do novo pátio remoto ocorra sem interferências na segurança das operações ou na malha horária dos voos, a Aena estruturou um plano rigoroso de prontidão operacional. Também adotou alguns cuidados extras, como a revisão detalhada nos procedimentos de rolagem e movimentação de solo junto ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea) e às equipes operacionais das companhias aéreas (Latam, Gol e Azul).

Weg amplia nova fábrica

A multinacional brasileira Weg anunciou uma ampliação no projeto de sua nova unidade fabril dedicada a Sistemas de Armazenamento de Energia em Baterias (BESS - Battery Energy Storage Systems), em construção no município de Itajaí (SC). Com a revisão estratégica, a companhia catarinense aumentou o aporte financeiro previsto para R\$ 330 milhões e dobrou a capacidade produtiva anual estimada para 4 Gigawatts-hora (GWh). O início das operações industriais está mantido para o segundo semestre de 2027. Quando o projeto original foi apresentado ao mercado, em fevereiro deste ano, a estimativa indicava um investimento de R\$ 280 milhões e capacidade fabril de até 2 GWh por ano.

Automação e digitalização

Segundo comunicado emitido pela Weg, o ganho de escala foi viabilizado pela incorporação de um nível superior de automação industrial, digitalização de processos e otimização de arranjo produtivo, garantindo maior produtividade sem adiar o cronograma de entrega da obra. “A atualização tecnológica e os ganhos de eficiência operacional permitiram ampliar significativamente o volume de produção da fábrica, acompanhando a forte aceleração da demanda por soluções de armazenamento no Brasil e no mercado internacional”, destacou a empresa.

TSE impõe novas regras para pesquisa eleitoral

Entre as mudanças está a obrigatoriedade de institutos informarem sobre uso de áudios e vídeos nas entrevistas

Estadão Conteúdo

O presidente do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), Kássio Nunes Marques, fez mudanças no sistema de registro de pesquisas eleitorais para exibir mais dados sobre a metodologia dos levantamentos. Uma das exigências é que as empresas informem se apresentaram áudios, vídeos ou imagens aos entrevistados.

O uso de mídias nos questionários passou a ser discutido após a suspensão de uma pesquisa AtlasIntel em razão de suposta indução ao eleitor. A liminar foi concedida em junho por Nunes Marques a pedido do candidato à Presidência Flávio Bolsonaro (PL). Um dos argumentos da campanha é que o instituto mostrou áudio de Flávio pedindo dinheiro ao banqueiro Daniel Vorcaro sem que a mídia tenha sido registrada no sistema do TSE.

Outra mudança realiza-

da por Nunes Marques é a exigência de informações sobre a ordem das perguntas apresentadas aos entrevistados. Especialistas avaliam que questões mais sensíveis, - como avaliação e aprovação de governo, intenção de voto e rejeição - devem ser feitas antes de perguntas que associam os candidatos a fatos e atores políticos.

Segundo o Tribunal, a atualização não cria novas obrigações para os institutos, mas dá mais transparência às informações já exigidas pela lei eleitoral.

Até cinco dias antes da divulgação de cada pesquisa eleitoral, as empresas já devem informar ao TSE quem contratou a pesquisa, valor e origem dos recursos, metodologia, período de realização das entrevistas, plano amostral e questionário completo a ser aplicado.

Com as mudanças, os institutos também deverão descrever de forma mais detalhada a população representada, nível de confiança e margem de erro máxima esperada.

As mudanças foram implementadas após reuniões

entre Nunes Marques e representantes dos institutos de pesquisa realizadas em julho deste ano.

O TSE ainda não concluiu o julgamento sobre a suspensão da pesquisa AtlasIntel. O caso seria utilizado para definir parâmetros para os levantamentos eleitorais em todo o País. A análise foi suspensa em junho por pedido de vista da ministra Estela Aranha, que passou a buscar a construção de um consenso nos bastidores. Ela prorrogou o pedido de vista em 21 de agosto por mais 30 dias e o caso ainda não foi liberado para julgamento

Suspensão

Nunes Marques também determinou a retirada do ar, de forma provisória, de uma propaganda de rádio da campanha de Lula que faz uma série de associações entre Flávio Bolsonaro e episódios envolvendo suspeitas de rachadinha, depósitos em dinheiro, compra de imóveis e irregularidades do Banco Master. A decisão foi tomada em ação apresentada por Flávio Bolsonaro.

Luiz Roberto / TSE



O uso de mídias nos questionários passou a ser discutido após Nunes Marques suspender uma pesquisa AtlasIntel

Financial Times compara família Bolsonaro a Trump: ‘disfuncional’

Jornal britânico dedicou grande espaço neste fim de semana sobre os maiores símbolos da extrema-direita brasileira. Reportagem diz que membros adotam estilo paranoico de política

Reprodução / Redes Sociais

Estadão Conteúdo

O jornal britânico Financial Times publicou uma longa reportagem de capa sobre a família Bolsonaro neste fim de semana. A notícia também esteve na manchete do site da publicação ao longo do dia.

“Conheça os Bolsonaro: um clã tão radical quanto disfuncional. Oscilando entre o conservadorismo e o caos, eles praticam um estilo paranoico de política. Assim como a família Trump, eles incorporam o zeitgeist político dos anos 2020: o superficial e o sinistro, a fusão entre celebridade, rede social e a busca pelo poder”, descreve o material.

Assinado pelo jornalista Michael Pooler, o texto recebe o título “Scandal and succession in the House of Bolsonaro” (“Escândalo e sucessão na Casa dos Bolsonaro”, em tradução livre)

e o subtítulo “Jair Bolsonaro está preso por planejar um golpe, deixando seu filho mais velho para disputar contra um antigo rival. Poderia a primeira família da direita radical do Brasil estar no caminho de uma volta por cima?”.

Ao longo das páginas, busca apresentar os membros da família, apontando Jair como líder e figura central, Flávio como o “Bolsonaro moderado”, Michelle como “a Bolsonaro amável”, Carlos como um “craque das redes sociais” e Eduardo como “o filho que mais lembra o pai em estilo”, conforme opiniões atribuídas por fontes (identificadas ou não) ouvidas pela revista.

São apresentadas algumas das disputas internas do que chama de “clã”, focando na polarização entre a ex-primeira-dama e os filhos, ainda que destacando particularidades de cada um. O Brasil é definido como “uma peça importante na busca de Trump pela dominância do hemisfério” e, por isso, destaca o texto, as eleições de outubro tem importância para o público americano.

“Faltando pouco mais de uma semana para a vo-



Ao longo das páginas, o jornal busca apresentar os membros da família, apontando Jair como líder e figura central

tação, Flávio tem o vento a seu favor. Na campanha, ele visivelmente aumentou sua autoconfiança”, consta no texto. Entre os prognósticos, abre uma série de possibilidades. “Se Flávio ganhar, a Casa dos Bolsonaros será consolidada como uma dinastia política em vez de uma anomalia que só ocorreu uma vez.”

Perdão a Bolsonaro

“Ele imediatamente vai pressionar o Congresso para

garantir uma ampla anistia para os conspiradores do golpe e para os condenados pelo 8 de Janeiro, com o perdão presidencial como alternativa”, continua o texto, indicando que Jair Bolsonaro poderia retornar à corrida presidencial em 2030, “apesar de preocupações com a idade e a saúde fazerem esse prospecto parecer cada vez menos provável.”

Em caso de derrota, o Financial Times aponta “o fim da Era Bolsonaro”, o que “abriria as portas para

uma direita mais moderada, como Tarcísio de Freitas”. Isso, somado ao fato de o PT “não ter um sucessor óbvio de Lula”, poderia “marcar o fim de uma década de polarização política” daqui a quatro anos.

A publicação ainda cita Alexandre de Moraes, ministro do Supremo Tribunal Federal (STF): “Em uma reviravolta irônica, Moraes, o mesmo juiz que aprisionou Jair, pode involuntariamente providenciar a chave para a sua liberdade”.

Lula defende fim do Fundo Eleitoral

Presidente afirmou que é preciso encerrar a “promiscuidade generalizada na política”

Estadão Conteúdo

O presidente da República e candidato à reeleição, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), defendeu a extinção do Fundo Especial de Financiamento de Campanha (FEFC), o

Fundo Eleitoral, para que a “promiscuidade política” chegue ao fim.

Lula fez a afirmação em entrevista ao programa Canal Livre, da Band. O presidente pregou ainda uma grande reforma política. Ele ligou o fim da polarização no Brasil a uma alteração significativa nas normas do sistema partidário e no financiamento das campanhas.

“Vai mudar quando a

gente fizer uma reforma política neste País, que precisa ser feita para criar partido sério, partido que tenha manifesto, partido que tenha compromisso com a sociedade, partido que tenha bandeira, partido que tenha programa e partido que tenha um comportamento ético”, afirmou o presidente da República.

E acrescentou: “É preciso a gente acabar com essa história que está acon-

tecendo na política, que é uma promiscuidade generalizada na política. A hora que a gente acabar com isso, se tiver uma reforma política digna, a gente vai ter a política outra vez sadia para o povo brasileiro.”

Lula disse que provocar alterações nas leis do sistema político alcança de modo direto os interesses dos congressistas e das siglas. De acordo com o presidente, isso torna difícil a

aprovação de modificações estruturais.

“Quando se trata da reforma política, você está mexendo com o interesse pessoal de cada deputado, de cada partido político. Não é possível a gente continuar com a promiscuidade política do jeito que está”, afirmou Lula. “Não é possível a gente continuar com o Congresso Nacional com 50% do orçamento da União”, acredita.

TRANSPORTES | Portos

Porto de Santos bate recorde de contêineres em agosto

Movimentação chega a 538,2 mil TEU no mês e acumula 4 milhões no ano, com alta de 3,9%

Da Redação
redacao.jornal@redenews.com.br

O Porto de Santos (SP) registrou em agosto de 2026 a maior movimentação mensal de contêineres de sua história. Foram transportados 538,2 mil TEU (unidade de medida que equivale a um contêiner de 20 pés). O resultado representa um crescimento de 3,9% em relação ao mesmo mês de 2025. Nos primeiros oito meses do ano, a movimentação geral de cargas somou 125,9 milhões de toneladas, avanço de 3,1% na comparação anual.

Segundo dados divulgados pela Autoridade Portuária de Santos (APS), os embarques somaram 93,1 milhões de toneladas entre janeiro e agosto, alta de 2,9% ante os 90,5 milhões de toneladas registrados no mesmo período de 2025. Os



A movimentação de contêineres acumulou 4 milhões de TEU até agosto, recorde para os oito primeiros meses de um ano e alta de 3,9% em relação ao mesmo período de 2025

desembarques cresceram 3,6%, de 31,7 milhões para 32,8 milhões de toneladas.

Considerando apenas agosto, a movimentação geral de cargas totalizou 16,4 milhões de toneladas, com ligeira retração de 0,5% em comparação com o mesmo mês do ano passado. Os embarques recuaram 0,7%, de 12,1 milhões para 12 mi-

lhões de toneladas, enquanto os desembarques avançaram 0,2%, de 4,38 milhões para 4,39 milhões de toneladas.

A movimentação de contêineres acumulou 4 milhões de TEU até agosto, também recorde para os oito primeiros meses de um ano. O volume representa crescimento de 3,9% em relação

ao mesmo período de 2025. TEU é a medida padrão equivalente a um contêiner de 20 pés.

Granéis

A movimentação de grãos líquidos somou 1,6 milhão de toneladas em agosto, aumento de 6,3% em comparação com o mesmo mês

de 2025. No acumulado do ano, foram 13,4 milhões de toneladas, avanço de 9,3% e recorde histórico para o período.

Os grãos sólidos chegaram a 64 milhões de toneladas nos oito primeiros meses de 2026, alta de 2,7% sobre 2025 e outro recorde para o período. Soja em grãos, com participação de 49,5%, açúcar, com 19,9%, e soja peletizada, com 11,9%, foram os principais produtos movimentados.

A participação do Porto de Santos na corrente comercial brasileira foi de 28% entre janeiro e agosto. A China manteve a condição de principal parceiro comercial: cerca de 31,8% das transações brasileiras com o exterior que passaram pelo complexo portuário tiveram o país asiático como origem ou destino.

São Paulo foi o estado com maior participação nas transações comerciais com o exterior por meio do Porto de Santos no primeiro trimestre de 2026. Foram US\$ 30,3 bilhões, correspondentes a 50,9% do total.

Suape registra maior movimentação mensal da história

Porto pernambucano movimenta 2,7 milhões de toneladas em agosto, impulsionado pelos grãos líquidos

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redenews.com.br

O Porto de Suape (PE) registrou em agosto a maior movimentação mensal de cargas de sua história, com 2,7 milhões de toneladas,

superando o recorde anterior, de 2,67 milhões de toneladas, alcançado em agosto de 2024.

O resultado também contribuiu para o desempenho acumulado do porto em 2026. Entre janeiro e agosto, Suape movimentou 18,8 milhões de toneladas, alta de 22,8% em relação ao mesmo período de 2025. No intervalo, foram registradas 1.103 atracações,

crescimento de 9,6% na comparação anual.

Os grãos líquidos responderam por 72,5% da movimentação registrada em agosto, com 1,98 milhão de toneladas. O volume representa crescimento de 61% em relação ao mesmo mês de 2025.

Segundo a administração portuária, o desempenho dos grãos líquidos foi impulsionado pelo aumento da produção da Refinaria Abreu e Lima (Rnest), instalada no complexo de Suape e com capacidade programada para processar até 130 mil barris de petróleo por dia.

No acumulado até agosto, os grãos líquidos somaram 12,7 milhões de toneladas, o equivalente a 67,6% de toda a carga movimentada pelo porto no período.

Contêineres

A movimentação de contêineres alcançou 442,3 mil TEU entre janeiro e agosto, representando 25,2% das cargas movimentadas por Suape no período.

Já os grãos sólidos totalizaram 1,05 milhão de toneladas nos oito primeiros meses do ano, avanço de 27,2% em relação ao mesmo período de 2025.

Porto do Açu vai levar energia elétrica a plataformas na Bacia de Campos

Projeto prevê cabo submarino de 80 km e investimento de US\$ 110 milhões para substituir parte da geração a gás

VANESSA PIMENTEL
vanessa.pimentel@redenenews.com.br

O Porto do Açu (RJ) vai desenvolver, em parceria com a petroleira Perenco, um projeto para conectar plataformas de petróleo da Bacia de Campos à rede elétrica em terra, por meio do Sistema Interligado Nacional (SIN). A iniciativa prevê a instalação de um cabo submarino de 80 quilômetros entre o complexo portuário e as unidades da petroleira nos polos Pargo e Cherne, em águas rasas.

A proposta é substituir parte da geração de energia nas plataformas, atualmente baseada na queima de gás, pelo fornecimento de eletricidade a partir do continente. O projeto é considerado o primeiro do tipo na Bacia de Campos e receberá investimento de US\$ 110 mi-

lhões da Perenco. A previsão é que as obras comecem no segundo trimestre de 2027 e que o sistema entre em operação até o primeiro trimestre de 2028.

A parceria foi formalizada na última terça-feira (22), durante a Rio Oil & Gas (ROG 2026), com a assinatura de uma carta de intenções entre o Porto do Açu e a Perenco. O evento, realizado no Rio de Janeiro, reúne empresas e representantes dos setores de petróleo, gás e energia.

O projeto terá uma subestação em terra dentro do complexo portuário. Em entrevista ao estúdio eixos durante a ROG, o CEO do Porto do Açu, Eugenio Figueiredo, explicou que o fornecimento deverá começar com uma demanda de 35 MW e chegar a 60 MW em quatro anos, conforme o aumento da demanda das operações.

“É um negócio emblemático, porque é exatamente o tipo de negócio que a gente gosta de fazer: desenvolver em conjunto com o cliente uma solução customizada”,

afirmou Figueiredo.

Segundo a Perenco, a eletrificação não vai eliminar completamente o uso de gás nas plataformas. A companhia continuará utilizando nos geradores o gás produzido nos próprios campos, mas pretende substituir pela energia da rede a parcela da geração que atualmente depende da compra de gás da Petrobras. A empresa com-

pra hoje até cerca de 2,5 milhões de pés cúbicos de gás por dia para geração elétrica.

A infraestrutura também está relacionada à estratégia da Perenco de ampliar a vida produtiva dos ativos offshore. Atualmente, o campo de Pargo produz cerca de 20 mil barris de óleo equivalente por dia (boe/d), enquanto a companhia prevê retomar a produção de Cherne até o

início de 2028, com capacidade de 15 mil boe/d.

A empresa trabalha com um horizonte de operação dos campos até 2040 e avalia estendê-lo até 2052.

O diretor-geral da Perenco Brasil, Damien Szyska, afirmou que o projeto poderá servir de referência para iniciativas voltadas à segurança energética e à redução das emissões.

Divulgação



A iniciativa prevê a instalação de um cabo submarino de 80 quilômetros entre o complexo portuário fluminense e as unidades da petroleira nos polos Pargo e Cherne, em águas rasas

Wilson Sons investe R\$ 290 milhões em equipamentos no Tecon Rio Grande

Chegada de três STSs e seis RTGs integra plano de R\$ 1,4 bilhão para modernização e expansão do terminal até 2030

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenenews.com.br

O Tecon Rio Grande, operado pela Wilson Sons, recebeu na última semana novos equipamentos que integram o ciclo de investimentos para expansão do

terminal, localizado no Porto de Rio Grande (RS). Foram três portêineres (STS) e seis guindastes móveis (RTG).

A aquisição dos equipamentos recebeu investimento de R\$ 290 milhões e faz parte do plano de R\$ 1,4 bilhão previsto para modernização e expansão do terminal até 2030.

Vindos de Xangai, na China, os novos STSs e

RTGs contam com operação remota. A aquisição busca ampliar a segurança, a tecnologia e a eficiência operacional do terminal.

“A incorporação destes equipamentos representa uma evolução natural para o Tecon Rio Grande. A tecnologia amplia nossas possibilidades operacionais, apoiando as equipes para uma atuação cada vez mais segura e eficiente”, afirmou

Paulo Bertinetti, diretor-presidente do Tecon Rio Grande.

Segundo a companhia, a integração dos novos equipamentos amplia a capacidade do terminal para atender à produção gaúcha e receber os maiores navios em operação no mundo, reforçando sua posição como porto concentrador no Cone Sul.

Com os novos STSs e

RTGs, os operadores passam a atuar à distância, em estações de controle, com apoio de sensores, câmeras e sistemas inteligentes. As equipes receberão treinamento técnico para operar a nova tecnologia.

Para setembro, a Wilson Sons anunciou ainda a chegada de 24 terminal tractors elétricos, reforçando o foco em sustentabilidade e inovação.

TRANSPORTES | Portos

Porto de Natal amplia capacidade para receber navios após dragagem

Canal de acesso passou de 10,5 para 12,5 metros de profundidade com investimento de R\$ 60 milhões; segunda etapa depende de licença ambiental

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Porto de Natal (RN) concluiu a primeira etapa da dragagem do canal de acesso pelo Rio Potengi, ampliando a capacidade do terminal para receber navios de maior porte. A intervenção retirou cerca de 1,2 milhão de metros cúbicos de sedimentos e elevou a profundidade do canal de 10,5 metros para 12,5 metros.

Segundo a Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), com a conclusão do serviço, o terminal passa a ter condições de receber embarcações de até 232 metros de comprimento e entre 35 e 40 metros de largura. Antes da intervenção, a operação estava limitada a navios de aproximadamente 202 metros de comprimento e 30 metros

de largura.

A primeira etapa começou em 24 de abril e foi concluída em agosto, dentro do prazo previsto de até quatro meses. Após a retirada dos sedimentos, a equipe responsável pela fiscalização realiza a verificação do nivelamento das áreas que passaram pela intervenção. A última dragagem de manutenção do canal havia sido realizada em 2009.

A próxima fase do projeto prevê a alteração da Baía de Evolução, área utilizada pelos navios para realizar as manobras de entrada e saída do terminal. Atualmente, a estrutura fica praticamente em frente ao Porto de Natal, no Rio Potengi. A proposta é deslocá-la para uma região mais próxima da Ponte Newton Navarro.

O início da segunda etapa depende da emissão de

uma licença de alteração pelo Instituto de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente do Rio Grande do Norte (Idema). De acordo com o diretor técnico e comercial da Codern, Paulo Sidney Gomes Silva, a expectativa é que a autorização seja emitida no início de outubro.

Após a liberação ambiental, a segunda etapa deverá ter prazo de até quatro

meses. A mudança da Baía de Evolução integra o projeto de ampliação da capacidade operacional do terminal e permitirá avançar na operação de embarcações de maior porte.

Investimento

A dragagem representa investimento de R\$ 60 milhões e faz parte de um conjunto de melhorias previstas para o Porto de Natal. O pacote inclui a substituição das defensas do cais, a recuperação dos armazéns e a implantação de uma usina fotovoltaica.

Segundo a Codern, as intervenções buscam modernizar a estrutura do terminal e ampliar as condições oferecidas aos operadores e demais usuários.

Atualmente, o melão é o principal produto exportado pelo Porto de Natal, com destino principalmente ao mercado europeu. No sentido inverso, o trigo lidera as importações, com cargas provenientes do Canadá e da Argentina.



Divulgação

Segundo a Codern, com a conclusão do serviço, o terminal passa a ter condições de receber embarcações de até 232 metros de comprimento e entre 35 e 40 metros de largura

Novo porto de Tefé avança com instalação de estrutura flutuante

Projeto no Amazonas prevê balsa de 120 metros para atracação e rampa de acesso de 35 metros

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

O novo sistema portuário de Tefé (AM) avança com a instalação dos principais componentes da estrutura que deverá substituir a atual Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) do município. O projeto prevê uma estrutura de 155 metros de extensão, formada por uma balsa de 120 me-

tros para atracação de embarcações e uma rampa de acesso de 35 metros.

A nova infraestrutura será utilizada nas operações de embarque e desembarque de passageiros e cargas no município, que integra a região do Médio Solimões. A estrutura foi projetada para acompanhar a variação do nível das águas, característica que interfere diretamente nas operações portuárias da Amazônia.

A balsa será destinada à chegada e à saída das

embarcações, enquanto a rampa fará a ligação entre a margem e a estrutura flutuante. A configuração permite que o sistema acompanhe as oscilações do nível do rio e mantenha a conexão entre a área terrestre e o ponto de atracação.

A necessidade de implantação de uma nova estrutura foi identificada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). Em maio de 2025, uma inspeção realizada na IP4 de Tefé apontou

a necessidade de um novo sistema portuário, com capacidade compatível com a demanda das operações.

O avanço da obra ocorre em uma infraestrutura considerada estratégica para a logística do Médio Solimões. O transporte fluvial é utilizado para o deslocamento de passageiros e para o transporte de cargas entre os municípios da região, onde as características geográficas fazem das hidrovias um dos principais meios de conexão.

Com a instalação da balsa e o avanço da rampa de acesso, a obra passa a consolidar a configuração do novo sistema portuário de Tefé. A estrutura deverá substituir a atual IP4 e adequar as operações à dinâmica do transporte fluvial amazônico.

O município está inserido na Hidrovia do Solimões, uma das principais vias de transporte da região e responsável pela conexão entre diferentes cidades do Médio Solimões.

Exportação de café por Vitória alcança maior volume da série

Complexo embarcou 4,3 milhões de sacas até agosto, alta de 58%, com receita superior a US\$ 1 bilhão

Da Redação
redacao.jornal@redebnews.com.br

O Complexo Portuário de Vitória (ES), administrado pela Vports, registrou recorde na exportação de café nos oito primeiros meses de 2026. Entre janeiro e agosto, foram embarcadas 4,3 milhões de sacas, volume 58% superior ao registrado no mesmo período de 2025 e que já supera o total exportado ao longo de todo o ano passado.

A receita cambial acumulada no período ultrapassou US\$ 1 bilhão, crescimento de 26% na comparação com os oito primeiros meses de 2025.

O desempenho foi impulsionado principalmente pelo café conilon, cujas exportações cresceram 74% em número de sacas. Os embarques de arábica avançaram 27%, enquanto o café

solúvel registrou queda de 14%.

Somente em agosto, foram exportadas 854 mil sacas pelo complexo portuário. O volume foi 9% superior ao de julho e 29% maior que o registrado em agosto de 2025. Segundo o Centro

do Comércio de Café de Vitória (CCCV), o resultado foi o sétimo maior volume mensal registrado pela entidade em 36 anos.

Do total embarcado em agosto, 762 mil sacas foram de conilon, 63 mil de arábica e 29 mil de café solúvel.

O crescimento acompanha o desempenho nacional do segmento. Dados do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé) mostram que os embarques de café canéfora, que reúne robusta e conilon, cresceram 53,6% em agosto na compa-

ração anual. De acordo com a entidade, o mês registrou recorde histórico em volume e receita para esse tipo de café.

Expansão

O Espírito Santo é responsável por 65,4% da produção nacional de conilon. O Estado possui 286 mil hectares cultivados com a espécie, que representam 69,1% de toda a área nacional destinada ao cultivo do produto, segundo levantamento da Connect Fecomércio-ES.

Entre os fatores apontados pela Vports e pelo CCCV para o aumento das exportações está a assinatura de um Termo de Cooperação entre as instituições. A Vports também destaca a ampliação de 70 mil metros quadrados da área destinada a contêineres no Porto de Catuaba, equivalente a 60% da área que era operada anteriormente no terminal, com investimentos de R\$ 35 milhões.



Divulgação

Somente em agosto, foram exportadas 854 mil sacas pelo complexo portuário de Vitória. O volume foi 9% superior ao de julho e 29% maior que o registrado em agosto de 2025

Antaq discute regras para transbordo de granéis sólidos

Agência abriu tomada de subsídios sobre operações entre embarcações; contribuições podem ser enviadas até 15 de outubro

Da Redação
redacao.jornal@redebnews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) discutiu na última quarta-feira (23) as regras para operações de transbordo de granéis sólidos entre embarcações, conhecidas como barge to ship. O tema integra a Agenda Regulatória 2025/2028 e está em tomada de subsídios até as 23h59

de 15 de outubro.

A discussão ocorreu durante webinar promovido pela Agência para apresentar os principais pontos do Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) Preliminar sobre o Tema 1.3. O documento reúne o problema identificado, possíveis causas e alternativas para o enfrentamento da questão.

O encontro também teve como objetivo esclarecer dúvidas dos interessados e estimular o envio de contribuições técnicas para o

aprimoramento do estudo e das normas regulatórias.

Participaram do webinar o diretor Alber Vasconcelos, o superintendente de Regulação, José Renato Filho, e o gerente de Regulação da Navegação, Michel Weber.

O transbordo entre embarcações consiste na transferência de cargas de uma embarcação para outra sem o desembarque em terra. No caso do barge to ship, a operação é realizada entre uma barça e um navio e integra a cadeia logística de trans-

porte de cargas.

A atividade pode ocorrer em diferentes condições e locais e tem ganhado espaço no escoamento de cargas, especialmente em regiões com infraestrutura portuária limitada ou restrições de profundidade.

Essa diversidade está entre os pontos considerados pela Antaq no AIR Preliminar. O estudo busca verificar se as regras existentes acompanham as diferentes formas de realização da atividade.

Segundo Alber Vasconcelos, o estudo foi demandado pelo setor regulado e a inclusão do tema na Agenda Regulatória ocorreu diante do crescimento das operações de transbordo de granéis, especialmente na Região Norte.

Durante o webinar, o diretor também parabenizou a área técnica da Agência pelo trabalho e incentivou os interessados a apresentar contribuições para o aprimoramento do documento e das normas regulatórias.

TRANSPORTES | Ferrovias

Recursos devolvidos da FCA serão aplicados na própria ferrovia

Indenizações serão destinadas a obras estruturantes na malha; proposta de renovação prevê devolução de cerca de 3,1 mil km

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redenenews.com.br

Os recursos provenientes da devolução de trechos da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) deverão ser aplicados em obras estruturantes na própria malha ferroviária. O direcionamento foi confirmado ao BE News no âmbito das discussões sobre a renovação antecipada da concessão, que prevê a devolução de aproximadamente 3,1 mil quilômetros de segmentos considerados de baixa viabilidade operacional.

A proposta prevê que a FCA passe a operar cerca

de 4,1 mil quilômetros, ante os aproximadamente 7,2 mil quilômetros atualmente concedidos. A indenização pelos trechos devolvidos é estimada em R\$ 4,2 bilhões à União. A proposta de renovação ainda está sob análise do Tribunal de Contas da União (TCU).

Segundo a VLI, atual operadora da ferrovia, a utilização dos recursos da renovação para modernização da própria malha foi um pleito apresentado durante os ciclos de audiência pública realizados em 2021 e 2024. A modelagem incorporou a demanda para que os Estados atendidos pela FCA fossem diretamente beneficiados pelo novo ciclo de concessão.

Já os recursos associados às indenizações pelos trechos que serão devolvi-

dos terão outra destinação: serão utilizados em obras estruturantes na ferrovia, de acordo com a decisão de política pública.

A destinação dos recursos representa uma mudança em relação ao modelo de investimento cruzado adotado em outras renovações antecipadas de contratos ferroviários. Nas repactuações de concessões como MRS, Rumo e Vale, recursos vinculados aos contratos foram direcionados ou previstos para investimentos em outros projetos de infraestrutura.

No caso da FCA, a proposta é concentrar esses recursos na própria malha. O presidente da VLI, Fábio Marchiori, já havia defendido a aplicação dos valores dentro da concessão. Segundo o executivo, essa será

a primeira renovação antecipada em que os recursos indenizatórios decorrentes das devoluções não serão destinados a outras malhas.

A definição também ocorre em meio a uma discussão mais ampla sobre a destinação de recursos gerados pelas concessões ferroviárias. O Ministério dos Transportes e a ANTT têm tratado de diferentes modelos de aplicação desses valores, inclusive no âmbito de processos envolvendo investimentos cruzados.

R\$ 29,6 bi em investimentos

A proposta de renovação da FCA prevê um novo ciclo de R\$ 29,6 bilhões em investimentos ao longo de 30 anos, conforme os dados apresentados no processo. A maior

parte dos recursos deverá ser direcionada à infraestrutura ferroviária, incluindo trilhos, dormentes, sinalização e outras obras de melhoria da via permanente.

A expectativa da concessionária é ampliar em aproximadamente 50% a demanda nos trechos que permanecerem sob sua responsabilidade. A estratégia é concentrar investimentos nos segmentos com maior demanda e potencial de aumento de produtividade.

“Não estamos falando de uma obra. Estamos falando de todo um portfólio de obras que permitem aumentar a densidade de carga, velocidade e produtividade da via permanente e do material rodante”, afirmou Marchiori.

Entre as intervenções previstas está o Corredor Minas-Bahia, além de outras obras estruturantes. A modelagem também incorporou cerca de 800 intervenções de mobilidade urbana, incluindo melhorias em passagens de nível, sinalização, pontes e viadutos, com o objetivo de reduzir a interferência da ferrovia nos municípios atravessados pela FCA.

A ANTT aprovou em julho a versão final da proposta de prorrogação antecipada da FCA e encaminhou o processo ao TCU. A modelagem prevê a extensão da concessão por mais 30 anos. Enquanto o processo de renovação é analisado, a ANTT autorizou a extensão excepcional do contrato atual por 24 meses, a partir de 31 de agosto de 2026, para garantir a continuidade do serviço ferroviário e a conservação dos bens vinculados à concessão. O termo aditivo foi assinado em 28 de agosto.



Divulgação

A proposta prevê que a Ferrovia Centro-Atlântica passe a operar cerca de 4,1 mil quilômetros, ante os aproximadamente 7,2 mil quilômetros atualmente concedidos

TRANSPORTES | Ferrovias > Opinião



WALDECK ORNÉLAS

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

▶ PLANEJAMENTO

Afinal, a Fico-Fiol é ou não é prioridade?

Tudo começou como resposta à imperiosa necessidade de viabilizar o escoamento das crescentes safras de grãos e algodão do Oeste baiano para um novo porto, a ser construído no litoral Sul do estado da Bahia – o mais extenso do país. O início da implantação da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) terminou, com o tempo, revelando a mega oportunidade de o Brasil ter uma “cruz ferroviária” capaz de integrar todo o território nacional, com a estruturação de um eixo transversal destinado a articular o celeiro do Centro Oeste brasileiro com o litoral baiano.

A fórmula encontrada para isto foi, simplesmente, promover a integração da Fiol com a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico), fazendo o engate em Mara Rosa (GO), onde cruza com a Ferrovia Norte-Sul (FNS). Para tanto, o trecho três da Fiol passou a ser Correntina (BA) – Mara Rosa (GO).

Não que inexistisse, previamente, a proposta de criação de uma Ferrovia Transulamericana, de autoria do engenheiro baiano Vasco Neto, desenhada a partir do conceito das linhas de menor resistência.

Alvíssaras!!! O Brasil passou então a contar com um desafio do mesmo tamanho que foi implantar a Ferrovia Norte-Sul, iniciada na segunda metade dos anos 1980 (governo Sarney) e apenas agora concluída. Só que, hoje em dia, não dá mais para esperar quarenta anos por sua execução. A velocidade com que roda a economia global requer que contemos com o aporte dessa infraestrutura o mais rápido possível.

Oficialmente denominada **Corredor Leste-Oeste**, a proposta do eixo transversal acaba de ser fortalecida com a decisão do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI), da Presidência da República, de adicionar o trecho Lucas do Rio Verde (MT) – Vilhena (RO), caminhando, assim, no sentido de consolidar o propósito de uma ligação ferroviária interoceânica ligando o Atlântico ao Pacífico, objeto de um acordo entre Brasil e Peru, ao qual aderiu a China, objetivando a realização dos estudos técnicos e de viabilidade.

Paralelamente, contudo, recebem-se sinais trocados. Enquanto o ministro dos Transportes informa que a modelagem da futura concessão será enviada ao Tribunal de Contas da União (TCU) ainda este ano (era previsto licitar em agosto próximo passado), eis que o próprio TCU informa que os atrasos nas obras da Fiol II – Trecho Caetité – Barreiras – em execução direta pelo mesmo Ministério – podem comprometer a modelagem da concessão.

Com conclusão inicialmente prevista para o final de 2027, o trecho

II da Fiol já teve a contratação do lote entre Caetité e Guanambi firmado com prazo para o final de 2029. Agora surge esta informação de atrasos no lote de Bom Jesus da Lapa a Correntina, que podem ter reflexos diretos sobre a estruturação do projeto de concessão e o cumprimento dos prazos.

O projeto já se vê às voltas com o imbróglio da Bamin, detentora da concessão da Fiol I – trecho Ilhéus-Caetité e do Porto Sul. Há meses, circula a informação de que referida concessão estaria sendo transferida para a empreiteira luso-chinesa Mota-Engil, numa transação que nunca se confirma. Aguarda-se passivamente, como se não houvesse a alternativa de retomar a concessão e licitar a ferrovia a partir de Ilhéus.

Concluir os trechos I e II da Fiol, ligando Ilhéus a Barreiras, mais o Porto Sul (preferível chamá-lo Aritaguá), constitui condição essencial para dar um alívio imediato no sufoco por que passa a economia baiana, estrangulada por um isolamento logístico que a imobiliza e impede o seu crescimento.

Trata-se de um caso de urgência e prioridade indiscutíveis. É evidente que a sincronização entre os dois trechos e o porto é essencial para que a via tenha funcionalidade. Em ambos os trechos já existem mais de 70% das obras concluídas. Quanto ao porto, sequer foi iniciado. Antes, os dois trechos e o porto tinham sua conclusão prevista para dezembro de 2027. Algum alguém poderia informar qual é, agora, o novo prazo?

Por sua vez, a Fico I – de Mara Rosa a Água Boa, já no Mato Grosso, em execução pela Vale, mediante investimento cruzado, tem sua conclusão prevista para abril de 2028. Parece até haver, oculta, uma estratégia para que fique pronta antes da Fiol

Projetos ferroviários são, naturalmente, de elevado custo e longo prazo de execução. Mas não é preciso exagerar.

Os fatos deixam transparecer a inexistência de uma visão integrada do projeto – que parece ser tratado por partes – e a falta de um gerenciamento dedicado para coordenar as diversas ações necessárias à sua implementação.

Estratégica e estruturante, a implantação do Corredor Leste-Oeste não pode ser deixada ao léu, ao bel prazer da burocracia de Brasília, carecendo de um rigoroso acompanhamento. O Brasil não pode abrir mão deste projeto.

Corredor Leste-Oeste já!

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

CONCLUIR OS TRECHOS I E II DA FIOI, LIGANDO ILHÉUS A BARREIRAS, MAIS O PORTO SUL (PREFERÍVEL CHAMÁ-LO ARITAGUÁ), CONSTITUI CONDIÇÃO ESSENCIAL PARA DAR UM ALÍVIO IMEDIATO NO SUFOCO POR QUE PASSA A ECONOMIA BAIANA, ESTRANGULADA POR UM ISOLAMENTO LOGÍSTICO QUE A IMOBILIZA E IMPEDE O SEU CRESCIMENTO

LOGÍSTICA

MPor prepara aviação para nova fase regulatória e tecnológica

Ministério discute mudanças tributárias, estrutura regras para a mobilidade aérea avançada e avança em medidas de gerenciamento do risco da fauna

Divulgação

Da Redação
redacao.jornal@redebnews.com.br



O secretário nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, destacou as propostas em discussão para regulamentar a reforma tributária e reduzir possíveis impactos sobre o transporte aéreo

A aviação brasileira entra em uma nova etapa de transformação, marcada pela mudança no sistema tributário, pela chegada de novas tecnologias e pela necessidade de ampliar a segurança das operações. Esses temas estão entre as prioridades do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), que apresentou, no último dia 24, iniciativas em andamento durante o Aviation Infra Summit, organizado pela Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear).

Na abertura do evento, o secretário nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, destacou as propostas em discussão para regulamentar a reforma tributária e reduzir possíveis impactos sobre o transporte aéreo. Entre as medidas avaliadas pelo MPor está a adoção de critérios ambientais na regulamentação do Imposto Seletivo.

A proposta prevê que aeronaves mais eficientes, que atendam aos padrões mais modernos de certificação, utilizem 100% de combustível sustentável de aviação (SAF, na sigla em inglês) ou apresentem níveis significativamente reduzidos de emissões de CO₂ possam ter tratamento diferenciado na incidência do tributo.

“O que nós estamos

propondo é que as aeronaves mais eficientes, aquelas que atendam aos padrões mais modernos de certificação e que, portanto, tenham um impacto ambiental mais reduzido, sejam isentas da incidência desse imposto”, explicou Longo.

O secretário também informou que o MPor apresentou ao Ministério da Fazenda uma proposta para afastar a incidência de tributação sobre o transporte aéreo internacional nos casos em que houver aplicação do princípio da reciprocidade, considerando entendimentos do Supremo Tribunal Federal relacionados a atividades disciplinadas por tratados internacionais.

Outra frente de atuação é a regulamentação do benefício tributário destinado à aviação regional. A Lei Complementar nº 214/2025 estabeleceu redução de 40% nas alíquotas do IBS e da CBS para o segmento.

O MPor defende que a regulamentação considere não apenas rotas isoladas, mas o perfil de operação das empresas. A proposta em discussão prevê que, quando uma companhia tiver atuação predominantemente regional, toda a sua malha possa ser considerada para a aplicação do benefício.

Mobilidade aérea avançada

A transformação do setor também passa pela criação de novas formas de transporte. A diretora de Planejamento e Fomento da SAC, Julia Lopes, apresentou as ações do MPor para preparar o país para a mobilidade aérea avançada, que inclui aeronaves elétricas de pouso e decolagem vertical (eVTOLs) e drones.

A estratégia envolve diferentes áreas do governo e da infraestrutura, como espaço aéreo, vertiportos, telecomunicações, energia,

segurança, combate a incêndios, ruído, saúde e proteção de dados.

“O Ministério está identificando todas as partes desse sistema. Precisamos trabalhar e entender microclima, desafios de combate a incêndio, proteção de dados, ruído e vertiportos, entre outros temas, para que todos possam conversar e permitir uma evolução segura”, explicou Julia.

A SAC também trabalha na construção de uma Política Nacional de Mobilidade Aérea Avançada, que deverá estabelecer diretrizes para o desenvolvimento do setor e ampliar a previsibilidade para empresas e investidores.

A expectativa é que a mobilidade aérea avançada possa complementar a rede existente, conectando cidades e regiões menores a aeroportos regionais e grandes centros. Para Julia, essa integração poderá ampliar a capilaridade do transporte aéreo e criar novas possi-

bilidades de conexão para passageiros.

Risco da fauna

Outro tema apresentado pela SAC foi o gerenciamento do risco da fauna, diretamente relacionado à segurança das operações aéreas.

A coordenadora de Segurança Operacional e Carga da SAC, Raquel Rocha, apresentou a proposta de decreto que regulamenta a Lei nº 12.725/2012, responsável por estabelecer a Área de Segurança Aeroportuária (ASA), em um raio de 20 quilômetros a partir do centro geométrico da maior pista de cada aeroporto.

A proposta cria o Programa Nacional de Gerenciamento do Risco da Fauna e estabelece responsabilidades para os diferentes atores envolvidos, incluindo órgãos federais, municípios, operadores aeroportuários e responsáveis por atividades que possam atrair fauna para áreas próximas aos aeroportos.

O texto também prevê mecanismos de fiscalização, monitoramento e integração entre os órgãos públicos. A minuta foi construída conjuntamente pelo MPor, pelo Ministério da Defesa e pelo Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA). O texto está agora na Casa Civil para análise.

A proposta estabelece ainda a criação do Comitê Nacional de Gerenciamento do Risco da Fauna, sob coordenação da SAC, com participação da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), do Ministério da Defesa e do MMA.

MINERAÇÃO

Mineração Taboca investirá US\$ 100 mi para ampliar produção

Empresa controlada pelo grupo chinês CNMC prevê modernizar operações e substituir caminhões de 40 por modelos de 75 toneladas

Divulgação

Agência Minera Brasil
Estadão Conteúdo



A Mineração Taboca atua na produção de estanho, nióbio e tântalo, com atividades que abrangem desde a extração mineral até o beneficiamento e a transformação metalúrgica

A Mineração Taboca planeja investir US\$ 100 milhões, aproximadamente R\$ 530 milhões, na modernização de suas operações no Amazonas. O aporte faz parte de um plano para ampliar a capacidade produtiva da empresa, com previsão de dobrar o volume produzido até 2028, segundo informações do portal marioadolfo.com.

O projeto foi apresentado no último dia 21, em Manaus, pelo presidente-executivo da Mineração Taboca, José Flávio Alves, durante reunião com o presidente da Federação das Indústrias do Amazonas (Fieam), Antônio Silva.

De acordo com Alves, a estratégia tem como prin-

cipal objetivo aumentar a eficiência operacional e recuperar a competitividade da companhia. A empresa passou a ser controlada pelo grupo chinês CNMC (China Nonferrous Metal Mining Group) em abril de 2025, quando teve início uma nova etapa de reorganização das operações.

“Esses investimentos todos que a gente está fazendo, de 100 milhões de dólares, são basicamente para buscar mais competitividade”, afirmou o executivo.

Entre as ações previstas está a modernização da frota utilizada nas operações. A empresa já começou a substituir caminhões com capacidade para 40 toneladas por veículos capazes de transportar até 75 toneladas. Os novos equipamentos contam com sistemas de tecnologia embarcada e, segundo Alves, poderão futuramente operar de forma autônoma.

A Mineração Taboca mantém atualmente cerca de 3 mil empregos diretos e indiretos no Amazonas.

Desse total, aproximadamente 1.450 trabalhadores são empregados da própria companhia e outros 1.650 atuam por meio de empresas terceirizadas. Segundo as informações apresentadas pela empresa, cerca de 95% dos trabalhadores residem no Estado.

A companhia atua na produção de estanho, nióbio e tântalo, com atividades que abrangem desde a extração mineral até o beneficiamento e a transformação metalúrgica. O estanho produzido é fundi-

do em São Paulo, enquanto o nióbio e o tântalo passam por processamento em Porto Velho.

A produção da Mineração Taboca é voltada principalmente ao mercado externo. Cerca de 95% das vendas têm como destino países da Ásia e da Europa, enquanto os 5% restantes são direcionados ao mercado brasileiro.

A logística da produção começa na região de Pitinga, onde a cassiterita extraída é transportada por rodovia até Manaus. A partir da capital amazonense, o minério segue por transporte marítimo para Santos (SP).

A operação em Pitinga também envolve uma estrutura específica para os trabalhadores. As equipes atuam em regime de escala, com períodos de aproximadamente dez dias consecutivos na área de produção. A empresa mantém alojamento, alimentação e transporte para atender aos funcionários durante a permanência no local.

Power Minerals define primeiro alvo de exploração em Morro do Ferro

Estimativa varia entre 9,2 milhões e 10,7 milhões de toneladas, com teores de até 9,2% de óxidos totais de terras raras

Agência Minera Brasil
Estadão Conteúdo

A Power Minerals anunciou a definição do primeiro Alvo de Exploração (Exploration Target) do Projeto Morro do Ferro, no sul de Minas Gerais, estimado entre 9,2 milhões e 10,7 milhões de toneladas, com teores entre

7,8% e 9,2% de óxidos totais de terras raras (TREO). O alvo contém ainda uma estimativa entre 1,3% e 1,6% de MREO, que reúne os óxidos de neodímio, praseodímio, térbio e disprósio.

A definição do alvo representa um novo avanço no conhecimento geológico de Morro do Ferro e servirá de base para orientar a atual campanha de sondagem. A companhia trabalha para ampliar os dados sobre a

continuidade e a dimensão da mineralização, com vistas a uma potencial primeira Estimativa de Recursos Minerais (MRE) do projeto, segundo o padrão JORC.

A estimativa utiliza uma base formada por 169 furos históricos e atuais e 3.241 análises ao longo de 5.696 metros, além de levantamentos LiDAR, realizados por perfilamento a laser com drone, e dados geofísicos integrados. Parte do

alvo é diretamente sustentada pelas perfurações já realizadas, enquanto outra corresponde a uma extensão conceitualmente projetada para áreas ainda não perfuradas.

A Power mantém atualmente duas sondas em operação em Morro do Ferro, dentro de um programa de 25 furos diamantados e aproximadamente 4 mil metros de perfuração. Os trabalhos estão testando

principalmente a extensão projetada para o sul e a continuidade da mineralização em profundidade.

Outro dado relevante é que nove furos diamantados, totalizando 1.158 metros, ainda aguardam resultados laboratoriais e não foram incorporados ao Alvo de Exploração. Segundo a companhia, esses resultados poderão alterar a tonelagem e os teores atualmente apresentados.

MINERAÇÃO

Mineração aposta em inovação para recuperar competitividade

José Carlos Martins aponta automação e novas tecnologias como caminhos para ampliar produtividade e enfrentar avanço da Austrália

Agência Minera Brasil
Estadão Conteúdo

A mineração brasileira vive um momento decisivo em sua história. Após perder a liderança global na exportação de minério de ferro para a Austrália nas últimas décadas, o Brasil encontra na tecnologia e na inovação um caminho para recuperar seu poderio econômico e industrial. Essa foi a visão compartilhada por José Carlos Martins, presidente do conselho de administração da Cedro Participações, em um seminário que reuniu especialistas do setor, em São Paulo, no dia 21 de setembro.

Com mais de 50 anos de experiência na indústria de mineração e siderurgia, o executivo deu um diagnóstico pautado em números claros que evi-

denciam o encolhimento do protagonismo brasileiro no exterior. “Hoje temos 17%. A Austrália, que tinha 18%, ficando atrás do Brasil, hoje tem 37%”, alertou o executivo, que reforçou que a retomada dessa hegemonia depende intrinsecamente da modernização das operações e de uma profunda transformação social.

Diante de minérios que se tornam cada vez mais pobres nas jazidas tradicionais do país e de uma competição internacional acirrada, Martins apontou a chamada Mineração 4.0 como a grande resposta estratégica. “Nós necessitamos das novas tecnologias. Portanto, a inovação é a forma como a gente pode resolver essa questão de competitividade da mineração brasileira”, reiterou o presidente do conselho de administração da Cedro Participações, frisando que a adoção

de sistemas integrados é inadiável.

Nesse processo, a tecnologia passa a ocupar espaço crescente em diferentes etapas das operações minerais. Para Martins, a necessidade de elevar a competitividade está diretamente relacionada à capacidade das empresas de incorporar soluções capazes de aumentar a produtividade, melhorar o aproveitamento das operações e reduzir a exposição dos trabalhadores a atividades de maior risco.

Na prática, essa modernização significa mudar radicalmente o chão da mina. A introdução de caminhões autônomos, por exemplo, garante que as máquinas funcionem 24 horas por dia, impulsionando a produtividade de forma contínua, ao mesmo tempo em que retira os trabalhadores da linha de frente dos perigos operacionais.

Contudo, o executivo advertiu que essa virada tecnológica impõe desafios que extrapolam a simples compra de equipamentos modernos, esbarrando em um dilema quase existencial para a indústria e para o próprio país. “O homem foi feito para fazer força ou para pensar?”, questionou Martins de forma provocativa. Com a chegada da automação, ele projeta que “o ser humano como força motriz vai cada vez ser menos necessário” dentro das áreas de extração.

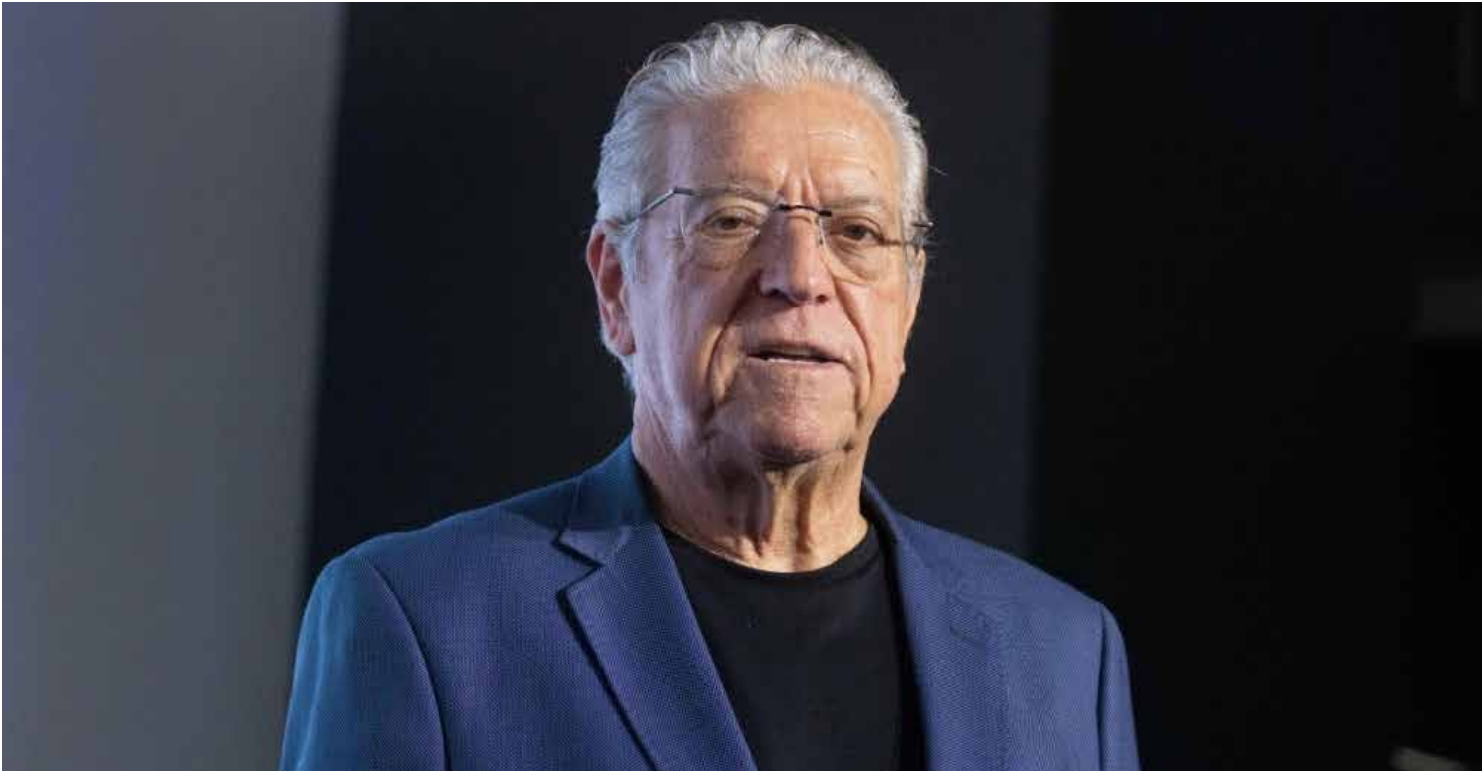
Essa substituição gradual do trabalho braçal pela operação intelectual e remota escancara uma urgência nacional profunda. O grande gargalo para sustentar essa nova era tecnológica está na educação. “O Brasil precisa urgentemente transpor suas carências estruturais e preparar a mão de obra para os novos tempos”, ressaltou o executivo.

Profissionais preparados

Na avaliação de Martins, a mudança no perfil das atividades também exige profissionais preparados para lidar com operações cada vez mais apoiadas em tecnologia. A transformação, portanto, envolve não apenas a modernização dos equipamentos utilizados pelas mineradoras, mas também a preparação das pessoas que passarão a atuar nesse novo ambiente de produção.

Na visão dele, a revolução na mineração não ocorrerá de forma isolada, sendo apenas um reflexo das transformações globais. O avanço impulsionado pela inovação exigirá uma adaptação coletiva. “Acho que nós estamos olhando muito do âmbito do nosso negócio, da nossa indústria, da nossa atividade, certo? E a gente espera que a sociedade como um todo se prepare para isso”, refletiu o presidente do conselho da Cedro, pedindo um olhar além dos limites corporativos.

Por fim, Martins afirmou que recuperar a liderança frente a gigantes como a Austrália pode ser uma tarefa complexa, mas factível. “O Brasil precisará aliar o investimento maciço em pesquisa, conectividade e automação com políticas sólidas de desenvolvimento humano. Somente equilibrando o salto tecnológico nas minas com a qualificação inteligente e voltada para o futuro de seus profissionais é que o país voltará a ditar o ritmo no mercado mundial de minério de ferro”, pontuou.



Divulgação

Na avaliação de José Carlos Martins, a mudança no perfil das atividades também exige profissionais preparados para lidar com operações cada vez mais apoiadas em tecnologia

ENERGIA

Petrobras passa a usar óleo de milho na produção de asfalto

Refinaria de São José dos Campos já produziu 95 mil toneladas de CAP Pro R com uso de matéria-prima renovável

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Petrobras passou a utilizar óleo técnico de milho (TCO) como matéria-prima na produção do ligante asfáltico CAP Pro R na Refinaria Henrique Lage (Revap), em São José dos Campos (SP). O insumo é empregado desde junho e, segundo a companhia, já participou da produção de 95 mil toneladas de asfalto com conteúdo renovável.

O TCO é um óleo residual semirrefinado obtido a partir do processamento do milho destinado à produção de etanol. O material utilizado pela Petrobras é atualmente fornecido pela Inpasa e passa a integrar o conjunto de matérias-primas renováveis utilizadas pela estatal em suas refinarias.

Antes da aplicação no



Divulgação

Antes da aplicação no CAP Pro R, o óleo técnico de milho já era utilizado pela Petrobras na produção de combustíveis como o combustível sustentável de aviação e o Diesel R

CAP Pro R, o óleo técnico de milho já era utilizado pela Petrobras na produção de combustíveis como o combustível sustentável de aviação (SAF, na sigla em inglês) e o Diesel R.

Segundo a diretora de Logística, Comercialização e Mercados da Petrobras, Angélica Laureano, a adoção do insumo faz parte da estratégia da companhia de ampliar a variedade de matérias-primas renováveis utilizadas no refino e diversificar a oferta de produtos com menor intensidade de carbono.

“Estamos ampliando o leque de matérias-primas renováveis usadas nas refinarias e reforçando a estratégia de diversificação de produtos com menor intensidade de carbono. A Petrobras está investindo em alternativas que agregam valor, reduzem emissões e contribuem para um futuro mais sustentável”, afirmou.

A utilização do TCO no asfalto também amplia as aplicações do produto derivado da cadeia do etanol de milho. De acordo com o diretor de Trading de Mercado Interno, óleo e DDGS

da Inpasa, Rafael Verruck, o insumo tem potencial para ser utilizado em diferentes processos associados à redução de emissões.

“O TCO tem se mostrado um insumo estratégico para a descarbonização e seu uso em asfalto prova que sustentabilidade e infraestrutura de alta performance caminham juntas”, afirmou Verruck.

O executivo destacou ainda a utilização do óleo de milho em uma nova cadeia produtiva. “Ver o nosso óleo de milho ser aplicado no asfalto é a economia circular em sua máxima eficiência. A robustez da nossa operação e a qualidade do nosso produto já são reconhecidas internacionalmente. Agora, temos orgulho de ver essa tecnologia brasileira de ponta pavimentando um futuro mais verde também nas nossas rodovias”, disse.

Conteúdo renovável

O CAP Pro R integra a linha

de asfaltos com conteúdo renovável produzida pela Petrobras. Segundo a companhia, o produto foi desenvolvido com foco em desempenho e redução da pegada de carbono ao longo do ciclo de vida, além de ampliar as alternativas disponíveis para o mercado de infraestrutura viária.

O cimento asfáltico de petróleo (CAP) não é destinado à queima. Por essa característica, as principais emissões associadas ao produto estão concentradas nas etapas de produção e aplicação do asfalto.

Depois de aplicado, o material mantém o carbono incorporado durante sua vida útil, diferentemente de combustíveis utilizados em processos de combustão. A Petrobras considera essa característica na avaliação da pegada de carbono dos produtos asfálticos e na incorporação de matérias-primas renováveis ao processo produtivo.

PETRÓLEO E GÁS

Governo prorroga subvenção ao diesel por mais 30 dias

Benefício de R\$ 2,12 por litro foi mantido diante da volatilidade dos preços internacionais do petróleo e dos combustíveis

Estadão Conteúdo

O governo federal prorrogou por 30 dias a subvenção ao óleo diesel em R\$ 2,12 por litro. A medida consta em portaria do Mi-

nistério da Fazenda publicada em edição extra do Diário Oficial da União na noite de sexta-feira, 25. A portaria entrou em vigor no domingo, dia 27.

A subvenção econômica ao óleo diesel A, de uso rodoviário, estava prevista no âmbito das Medidas Provisórias (MP) 1.363 e 1.391, com validade até sá-

bado, 26.

Em nota divulgada na manhã deste sábado, o Ministério da Fazenda afirmou que a portaria assegura a continuidade da subvenção para o diesel. “A iniciativa se deve à persistência da volatilidade dos preços internacionais do petróleo e dos combustíveis”, explicou o

ministério.

Segundo o ministério, como a MP 1.363 perde sua validade hoje, a pasta ajustou a portaria para que a partir de amanhã o valor de R\$ 2,12 por litro passe a ser estabelecido integralmente. “A alteração, portanto, não implica aumento da subvenção, mas garante a manutenção do valor to-

tal atualmente praticado, evitando sua redução com o término da vigência da MP nº 1.363/2026”, acrescentou a pasta.

Na última semana, o ministro do Planejamento e Orçamento, Bruno Marretti, havia antecipado que o governo deveria manter a subvenção ao diesel em prorrogação por 30 dias.



HUDSON CARVALHO
Diretor-executivo da BE 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

Mudar para permanecer o mesmo

O Pêndulo de Foucault e a distância entre quem somos, quem parecemos ser e quem os outros acreditam que somos

Qualquer fato se torna importante quando é conectado a outro. A conexão muda a perspectiva.”

Umberto Eco (1932-2016), escritor e filósofo italiano, autor de O Nome da Rosa e O Pêndulo de Foucault e um dos mais influentes estudiosos contemporâneos dos signos, da linguagem e da interpretação.

Em 1851, no Panteão de Paris, o físico francês Léon Foucault suspendeu uma esfera metálica de 28 quilos por um cabo de 67 metros e a colocou em movimento.

O pêndulo continuava oscilando praticamente no mesmo plano.

Para quem observava, parecia ser o pêndulo que lentamente mudava de direção. Abaixo dele, porém, era a Terra que girava.

Um estilete preso à esfera marcava o percurso sobre uma camada de areia. A cada passagem, o traço mudava. O experimento tornava visível algo extraordinário: o que parecia estar se movendo não era necessariamente o que estava mudando. Era possível, finalmente, ver a Terra girar.

Há uma metáfora poderosa nisso.

Mais de um século depois, o experimento também deu nome ao romance de Umberto Eco, O Pêndulo de Foucault, publicado em 1988. Eco segue por outro caminho: explora nossa tendência de construir significados, conexões e certezas a partir daquilo que interpretamos.

Não é essa reflexão que quero fazer com você. O que nos interessa é a distância entre aquilo que efetivamente acontece e a maneira como é percebido por quem observa.

Atravessamos a vida acreditando conhecer nosso próprio plano de oscilação. Sabemos — ou imaginamos saber — quem somos, quais são nossos valores, nossas intenções e os princípios que orientam nossas decisões.

Mas ninguém nos observa do nosso próprio ponto de referência. Existe uma distância entre quem somos, a imagem que acreditamos projetar e aquilo que os outros percebem em nós.

Nas organizações, essa distância importa. Especialmente para quem lidera.

Podemos acreditar que estamos sendo objetivos enquanto alguém nos percebe como frios. Imaginar que demonstramos segurança enquanto nos enxergam como arrogantes. Fazer uma cobrança necessária e vê-la interpretada como falta de confiança.

Isso não torna a percepção dos outros necessariamente correta. Mas tampouco nos permite ignorá-la.

Pessoalmente, durante muito tempo, preoquei-me excessivamente com a opinião das pessoas a meu respeito. Queria compreender como era percebido e, em alguma medida, corresponder às expectativas que imaginava existirem sobre mim. Até compreender algo libertador: é impossível administrar todas as versões de nós mesmos que existem na cabeça dos outros.

Viver em busca de aprovação significa entregar a terceiros uma parcela excessiva da responsabilidade por nossas escolhas. Mas deixar de viver pela aprovação dos outros não significa deixar de ouvi-los.

É aqui que surge uma distinção fundamental para quem lidera: feedback não é aprovação.

A aprovação pura e simples pergunta: “Você gosta de mim?”

O feedback pergunta: “Que efeito estou produzindo?”

A primeira aprisiona. A segunda ensina.

Quem depende de aprovação adapta decisões e até convicções para preservar aceitação. Quem rejeita qualquer percepção externa corre o risco oposto: transformar convicção em impermeabilidade.

Autonomia em relação à opinião alheia não pode virar surdez em relação ao efeito que causamos.

Há uma enorme diferença entre mudar para agradar e mudar porque aprendemos.

Maturidade profissional é isso: ouvir uma percepção desconfortável, examiná-la com honestidade e decidir o que fazer com ela sem permitir que determine quem somos.

Nem todo feedback está correto. Nem toda crítica exige mudança. Mas percepções recorrentes merecem investigação.

Quando pessoas diferentes, em momentos e contextos distintos, produzem leituras semelhantes sobre nosso comportamento, algo deve estar acontecendo entre aquilo que pretendemos transmitir e aquilo que efetivamente chega aos outros.

Isso vale também para organizações.

Empresas constroem propósitos, valores, códigos de conduta e marcas empregadoras. Definem cuidadosamente quem desejam ser. Mas sua identidade também se revela nas decisões difíceis, na maneira como tratam pessoas, na distância entre discurso e prática e, principalmente, naquilo que fazem quando ninguém está olhando.

Não somos apenas aquilo que declaramos ser. Somos também os efeitos que produzimos.

Foucault não precisou convencer ninguém de que a Terra girava. O movimento já existia. Seu pêndulo apenas ofereceu uma referência capaz de torná-lo visível.

O feedback faz o mesmo. Não define quem somos. Oferece outro ponto de observação.

Essa é também uma das funções mais relevantes da educação executiva: criar referências que nos permitam enxergar aquilo que, sozinhos, dificilmente perceberíamos. Conhecimento de alto nível amplia repertório; aplicação imediata confronta teoria com realidade; networking qualificado nos expõe a experiências e perspectivas diferentes das nossas.

É com essa compreensão que estamos construindo a BE Executive Academy: um ambiente no qual quem aprende, quem faz e quem decide possa confrontar certezas, testar percepções e aprender com quem observa a realidade de outro ponto.

Podemos mudar comportamentos sem abandonar princípios. Aprender sem nos transformar em personagens construídos para atender às expectativas dos outros.

Mudar para permanecer nós mesmos.

O Pêndulo de Foucault continua oscilando. A Terra, girando.

A pergunta é: sabemos qual é o nosso plano de oscilação?

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

Profissionais de diferentes níveis de escolaridade podem encontrar novas oportunidades de trabalho nas áreas de logística, transporte, operações portuárias e comércio exterior. Ao todo, são 10 vagas distribuídas entre as regiões Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sudeste e Sul do país.

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>

COMUNICAÇÃO & MARKETING | Opinião



FERNANDO BELZUNCE

Diretor editorial geral da Vocento e autor do livro *Periodistas en tiempos de oscuridad*

opinioao@portalbenews.com.br

COMUNICAÇÃO

Precisamos fazer com que a verdade volte a importar

A desinformação deixou de ser uma falha no sistema para se tornar parte de sua própria lógica

Um dos efeitos mais agradáveis da inteligência artificial (IA) — certamente por ser inesperado — é o surgimento de um tema de conversa popular que é ainda mais envolvente do que o futebol.

A IA é o grande marco da nossa era. Em conversas informais, as pessoas ficam fascinadas com os truques e feitos alcançados com ferramentas como ChatGPT, Claude ou Gemini; já em fóruns mais sofisticados, a discussão se eleva para temas como geopolítica, a reestruturação do mercado de trabalho, o desafio energético, a transformação do setor de saúde ou a mutação da guerra.

No entanto, chama a atenção a pouca reflexão sobre o enorme impacto da IA na desinformação, visto que esse é um dos desafios mais urgentes e complexos do nosso tempo. O fato de essa questão ser deixada de lado nas conversas cotidianas é, de fato, um sintoma alarmante. Um novo sinal de que a verdade já não importa, ou pelo menos não importa tanto quanto antes. E isso, paradoxalmente, continua sendo uma característica da própria desinformação.

O Relatório de Riscos Globais do Fórum Econômico Mundial classifica a desinformação impulsionada pela IA entre as ameaças mais graves de curto prazo à estabilidade global. Não é difícil entender o motivo. A inteligência artificial possibilita a produção de imagens, vídeos, áudios e textos falsos a uma velocidade, custo e escala inimagináveis até pouco tempo atrás. O que está por vir — como a jornalista filipina e ganhadora do Prêmio Nobel da Paz, Maria Ressa, previu para mim há três anos — fará com que a avalanche de desinformação dos últimos anos pareça brincadeira de criança. Ela me mostrou alguns dos ataques que recebeu nas redes sociais. No celular dela, vi todo tipo de insulto e humilhação, incluindo fotomontagens de cunho sexual, assinadas por supostos usuários anônimos. O Centro Internacional para Jornalistas (ICFJ) estimou o número de mensagens em mais de 500 mil.

“É impressionante pensar que alguém investiria tanto dinheiro para me atacar”, explicou ela. O que antes exigia tempo, conhecimento técnico e recursos financeiros significativos agora pode ser feito em minutos. Além disso, é possível adaptar as ações a diferentes públicos por meio da personalização de campanhas, com mensagens ajustadas aos perfis psicológico, emocional e — graças à análise de grandes volumes de dados — ideológico individual de grupos específicos de usuários.

A desinformação está deixando de ser artesanal para se tornar industrial, e não precisamos esperar pelo futuro para comprovar isso. Já vimos imagens falsas que viram notícia antes mesmo de alguém verificar sua origem, áudios manipulados circulando como declarações autênticas ou conteúdos fabricados especificamente para alimentar uma determinada emoção política.

O problema já não é apenas distinguir o verdadeiro do falso. É fazê-lo quando o falso pode ser produzido muito mais rapidamente do que a sociedade é capaz de verificá-lo.

Durante quatro anos, mantive longas conversas com cerca de 140 jornalistas de diferentes países — incluindo a própria Ressa — para analisar a transformação da nossa profissão. Seus relatos cruzados traçam um raio-x de uma profissão em um momento crítico: profissionais de países ricos ao lado de outros que arriscam a vida para noticiar, repórteres de grandes veículos e jornalistas independentes que atuam por conta própria.

Apesar das diferenças, suas vozes revelam um diagnóstico comum provocado

pelas empresas de tecnologia: o grande desafio do jornalismo não é mais apenas relatar o que acontece, mas fazer com que isso importe — pois a verdade, por si só, já não prevalece.

A mídia, nesta conjuntura de disputa feroz pela atenção, já não detém a preeminência de outrora, quando decidia o que era relevante, fornecia contexto, checava fatos e ajudava a construir o debate público. Essa posição foi profundamente alterada pelas novas regras que definem o consumo de informação na internet.

Empresas multinacionais de tecnologia mudaram as regras de distribuição de conteúdo e, com elas, a relação entre relevância e visibilidade. O que é importante agora compete no mesmo espaço com o que é viral; a explicação compete com a reação, e o critério, com o algoritmo.

As plataformas não foram concebidas para distinguir o verdadeiro do falso, mas para maximizar a atenção e a interação. E, nessa competição baseada no volume, a emoção, a simplificação e o conflito geralmente levam vantagem sobre a nuance, o contexto e a incerteza. Os algoritmos, projetados com uma lógica comercial, recompensam o conteúdo mais impactante, independentemente de ser falso, enganoso ou deliberadamente manipulado. Como resultado, surge um ecossistema no qual a informação perde densidade, o debate se polariza e a confiança é corroída. A ponto de o populismo deixar de ser apenas um fenômeno social para se tornar uma corrente política que permeia todas as decisões, com certos líderes algorítmicos surgindo ou se sustentando no calor da interpretação de tendências de opinião e dos estados emocionais das populações que governam.

A desinformação deixou, assim, de ser uma falha do sistema para se tornar parte de sua lógica. Ela constitui uma arquitetura projetada para influenciar, confundir e corroer as sociedades. Não confronta a verdade diretamente, mas a dilui, o que a torna mais perigosa e eficaz.

Nesse contexto, o jornalismo enfrenta um desafio ainda maior do que a transformação econômica e tecnológica que vem atravessando há anos. Ele é submetido a um teste moral.

Trata-se de manter padrões em um ambiente que pressiona para rebaixá-los, impondo critérios em detrimento da aceleração, protegendo o rigor quando as regras de distribuição digital promovem o oposto e continuando a atuar no campo da credibilidade, e não apenas da atenção.

A IA pode se tornar uma ferramenta extraordinária para melhorar o jornalismo, desde que o foco esteja em elevar a qualidade, e não apenas a velocidade ou o volume. Já existem inúmeros exemplos de extrapolação de dados e narrativas visuais surpreendentes em veículos jornalísticos.

O valor sempre residirá na obtenção de informações originais, na investigação, nos critérios, na responsabilidade, no cruzamento de dados, na verificação, no contexto, na credibilidade ou na confiança. Uma sociedade pode sobreviver à incerteza, à crise ou ao conflito, mas dificilmente suportará o desaparecimento da verdade como referência compartilhada.

Este artigo, publicado originalmente na Espanha pelo jornal ABC, é compartilhado por ocasião do Dia Mundial do Jornalismo (World News Day), uma campanha global que destaca o papel essencial do jornalismo no fornecimento de fatos e clareza.

Dino anula decisão de Mendonça e libera post sobre Nossa Senhora

Ministro do STF atende pedido de humorista e determina restauração de postagem que o seu colega, vice-presidente do TSE, tinha barrado a pedido de Flávio Bolsonaro

Alejandro Zambrana / STF

Estadão Conteúdo



Flávio Dino alegou que a cassação da decisão no TSE preserva a liberdade de expressão e a liberdade religiosa

O ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF), atendeu a um pedido do humorista Antonio Tabet para restaurar uma postagem no X sobre Nossa Senhora Aparecida, que havia sido removida por decisão do ministro André Mendonça, do Tribunal Superior Eleitoral (TSE).

O humorista veiculou uma foto de imagem religiosa com a legenda: “a família miliciana odeia tanto mulher preta, que resolveu atacar Nossa Senhora Aparecida”. “A mensagem não trazia o nome de Flávio Bolsonaro ou de qualquer familiar”, ponderou Dino.

Flávio Bolsonaro acionou a Justiça Eleitoral com a alegação de que o fato era “inverídico” e trazia “discurso de ódio e imputação de crime”. O pedido obteve decisão liminar no TSE para a retirada da postagem e de conteúdos semelhantes sob pena de multa diária de R\$ 30 mil.

Durante a semana, surgiram informações de que grupos evangélicos ligados à campanha de Flávio Bolsonaro defendiam a destituição de Nossa Senhora Aparecida de “Padroeira do Brasil”. O candidato do PL nega.

A defesa de Tabet alegou que a ordem de Mendonça promovia “censura”. Dino ponderou que a remoção do conteúdo dependeria de presumir como verdade que “família miliciana” estaria relacionada ao candidato Flávio Bolsonaro. Para o ministro, a ação de Mendonça foi

“destituída de motivação e proporcionalidade”.

A decisão, segundo Dino, abrange também outras postagens que foram excluídas sob o mesmo fundamento que excluiu a do humorista Antonio Tabet. O candidato à Presidência pediu a remoção de mais de 1,5 mil publicações sobre o tema nas redes sociais.

“Concluo que é impossível enxergar na postagem do peticionário (Tabet) o grau de certeza de ilicitude para - sem a adequada instrução processual - extrair duríssimas consequências

contra a liberdade de expressão e, em última análise, contra a própria liberdade religiosa (...)”

Para Dino, a cassação da decisão no TSE preserva a liberdade de expressão e a liberdade religiosa dos que defendem a manutenção da lei que transformou Nossa Senhora Aparecida em “Padroeira do Brasil”.

“Carga depreciativa”

Ao aceitar o pedido da campanha de Flávio Bolsonaro e excluir a postagem de Tabet, o ministro André Mendonça, que é vice-pre-

sidente do TSE, afirmou que havia no conteúdo publicado “expressões de elevada carga crítica e depreciativa”.

Segundo Mendonça, a mensagem ultrapassava o campo da opinião política e veiculava fato “objetivamente falso, informação fabricada ou grave descontextualização, aptos a interferir na livre formação da vontade do eleitor”.

Mendonça considerou, na análise preliminar, que os elementos apresentados no processo indicam que essa informação “não encontra suporte na realidade fática”.

Liberdade de expressão

A defesa de Antonio Tabet repudiou a decisão liminar de André Mendonça. “A ordem judicial de exclusão atinge uma manifestação que em momento algum citou o nome do candidato Flávio Bolsonaro”, afirmou o humorista.

Os advogados do humorista apontaram que a liberdade de expressão e a crítica política, por mais ácidas ou incômodas que sejam, constituem elementos protegidos do debate democrático.

Campanha de Flávio se diz perplexa em nota

Estadão Conteúdo

mingo, 27, na qual critica a decisão do ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF), que devolveu ao ar postagens relacionadas a uma falsa intenção do candidato de tirar Nossa Senhora Aparecida do posto de padroeira do Brasil.

A decisão de Dino derubou medida determinada pelo também ministro do STF, André Mendonça, que foi tomada no âmbito do

Tribunal Superior Eleitoral (TSE).

Embora não cite nem o ministro Flávio Dino nem o STF, a campanha de Flávio afirma que “causa perplexidade que a função constitucional de fiscalização da propaganda eleitoral de campanha presidencial seja usurpada por órgão estranho à Justiça Eleitoral”.

Desde a última quinta-feira, 24, diversos perfis de esquerda passaram a

promover a história de que o candidato do PL apoiaria um projeto para retirar de Nossa Senhora Aparecida o título de “padroeira do Brasil”. Flávio nega.

Monitoramento da campanha do candidato aponta que a notícia começou com uma postagem do influenciador Jeferson de Oliveira Monteiro, autor do perfil governista “Dilma Bolada”. Nas redes sociais, ele negou ter divulgado in-

formações falsas.

O caso se alastrou após o programa Em Pauta, da GloboNews, abordar que a Igreja Católica estaria preparando uma reação a uma suposta mobilização de evangélicos em torno do projeto e que isso poderia “surtir efeito, entre os católicos, a favor de Lula”. Horas depois, a própria emissora veiculou uma correção, pedindo desculpas pelo “erro”.

A campanha do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) à Presidência da República divulgou nota neste do-

JUSTIÇA

Avaliação negativa do STF vai a 47%, a pior da série histórica

Pesquisa Datafolha mostra que a desaprovação é maior entre os eleitores de Flávio Bolsonaro (69%) do que de Lula (24%)

Estadão Conteúdo

O instituto Datafolha divulgou nova pesquisa que analisa a imagem do Supremo Tribunal Federal (STF). De acordo com o levantamento, a avaliação negativa da Corte subiu para 47%. Em maio passado, 40% dos entrevistados consideravam ruim o trabalho do STF. O índice atual é o mais alto da série histórica que começou em 2019.

A aprovação do Supremo é maior entre os eleitores de Lula - candidato pelo PT à reeleição - ,32% consideram que o STF faz um bom trabalho. Já entre os eleitores de Flávio Bolsonaro, candidato à presidência pelo PL, apenas 6% aprovam o trabalho dos

ministros da corte. Já na avaliação negativa, ocorre o contrário: 69% dos eleitores de Flávio Bolsonaro avaliam negativamente o STF, enquanto 24% dos

Rosinei Coutinho / STF



A avaliação negativa atual aumentou. Em maio, 40% dos entrevistados consideravam o trabalho da Corte ruim

eleitores de Lula consideram o STF ruim ou péssimo.

A pesquisa também mostrou a avaliação do Poder Legislativo e 37% dos entrevistados consideram o Congresso Nacional ruim ou péssimo, enquanto 18% consideram que os congressistas fazem um ótimo trabalho. Para 40% dos entrevistados, o Congresso é regular e outros 6% não souberam responder.

O levantamento, realizado entre os dias 22 e 23, ouviu 2.002 eleitores. A margem de erro geral é de 2 pontos percentuais para mais ou para menos, com índice de confiança de 95%. O levantamento está registrado no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) sob o número BR-00304/2026. Já a pesquisa sobre o trabalho do Congresso Nacional, realizada na mesma data, está registrada no TSE sob o número BR-00304/2026.

Corte condena Eduardo Bolsonaro

Ex-deputado foi julgado e condenado a um ano de prisão por difamar Tabata Amaral

Agência Brasil

O plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) deci-

diu condenar, por 7 votos a 3, o ex-deputado Eduardo Bolsonaro (PL-SP) a um ano de detenção, mais multa de R\$ 80 mil, por ter difamado a deputada Tabata Amaral (PSB-SP).

O julgamento foi realizado em plenário virtual,

prevalecendo ao final o entendimento do relator, ministro Alexandre de Moraes.

O caso está relacionado a publicações nas redes sociais feitas por Eduardo em outubro de 2021, quando ele afirmou

que Tabata atendia aos interesses do empresário Jorge Paulo Lehmann, sócio de uma marca de produtos de higiene, ao defender um programa de distribuição de absorventes.

Moraes acatou os ar-

gumentos dos advogados da deputada, entendendo que as manifestações de Eduardo feriram a honra de Tabata.

Apenas os ministros Luiz Fux, Nunes Marques e André Mendonça votaram pela absolvição.

Zanin manda apurar ataque a sistema

STF identificou uso de Inteligência Artificial para forçar aceitação de recurso na Corte

Agência Brasil

O ministro Cristiano Zanin, do STF, determinou a

abertura de investigação para apurar o uso de inteligência artificial (IA) para direcionar o sistema eletrônico da Corte. A medida foi tomada após o Supremo identificar o uso de

prompt de comando para forçar o sistema eletrônico a aceitar automaticamente um recurso protocolado na Corte

O caso trata da aplicação de cotas raciais para

ingresso no Ministério Público de Minas Gerais. A tentativa de fraude foi detectada por uma ferramenta de IA desenvolvida pelo setor de tecnologia da informação do tribunal.

Além de solicitar a investigação, Zanin determinou que a OAB seja comunicada para avaliar a adoção de medidas disciplinares contra o advogado da causa.

INTERNACIONAL

Polícia prende cinco suspeitos de planejarem ataque à base dos EUA

Alvo era uma área usada pelo exército americano na Inglaterra. Trump disse que o plano dos homens era praticar atentados com explosivos para provocar “grande dano à base”

Divulgação / Casa Branca

Estadão Conteúdo

A polícia evacuou casas neste domingo, 26, perto de uma base aérea usada pelos Estados Unidos em Whelford, no oeste da Inglaterra. Vários homens foram presos por suspeita de crimes envolvendo explosivos.

Agora, a investigação está sob a polícia antiterrorismo e especialistas em desativação de bombas do exército estão examinando vários veículos. A polícia não confirmou se as prisões estavam ligadas à base.

A cidade fica perto da RAF Fairford, uma base que as forças americanas usaram para ataques estritamente limitados durante a guerra com o Irã. Após o início da guerra com o país do Oriente Médio em 28 de fevereiro, o governo do Reino Unido permitiu que o exército americano usasse

a base para atacar locais de mísseis iranianos.

“Um cordão de isolamento está atualmente em vigor, mas gostaríamos de tranquilizar as pessoas de que acreditamos que este incidente está contido”, informou a Força Aérea.

O Secretário de Defesa da Grã-Bretanha, Wes Streting, agradeceu às equipes de emergência e especialistas que responderam ao incidente. “Podemos estar tranquilos de que isso está sendo tratado”, disse ele. O gabinete do primeiro-ministro britânico, Andy Burnham, diz que o premiê está recebendo atualizações sobre a situação

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, informou que os EUA trabalharam em parceria com o Reino Unido, por meio da Scotland Yard, na investigação que levou a prisão de suspeitos de planejar atentados com explosivos a uma base aérea na Inglaterra que é utilizada pelos norte-americanos. Trump disse que os presos planejavam causar grande dano à base.

Um porta-voz da Força



Donald Trump informou que os EUA trabalharam em parceria com o Reino Unido, por meio da Scotland Yard

Aérea dos Estados Unidos disse que a equipe do governo americano baseada no local “permanece vigilante”, mas não discutiria medidas específicas de proteção de força por razões de segurança. “Constantemente avaliamos uma variedade de fatores que determinam quais medidas instituímos ou modificamos para proteger nossas instalações, nosso pessoal e suas famílias”, disse o porta-voz.

Irã

Trump publicou no sábado

mensagens na rede social Truth Social com críticas ao Irã e a veículos de imprensa americanos. As postagens foram feitas antes da retomada dos discursos na Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU) neste sábado, 26, e após Trump recusar acordo oferecido pelo Irã na sexta, 25.

Em uma das publicações, Trump voltou a afirmar que Teerã não pode obter armamento nuclear, reiterando uma posição que já manifestou em diversas ocasiões. A declaração ganha reforço após

Trump recusar, na tarde ontem, 25, uma proposta do Irã envolvendo acordo de cessar-fogo. “O Irã não pode ter uma arma nuclear!!!”, escreveu.

Na outra mensagem, Trump atacou a presença de jornalistas e veículos na Casa Branca e criticou a imprensa que classificou como Fake News. Ao longo da semana, o presidente americano vem mirando canais como CNN e a MSDNC, acusando-os de disseminar fake news, sustentando que a cobertura é tendenciosa e que trabalha contra o governo dos EUA.

Gaza: 1,1 mil mortos após cessar-fogo

Em vigor há quase um ano, a pausa na guerra não evitou ataques do exército israelense

Estadão Conteúdo

Mais de 1.145 pessoas foram mortas em Gaza desde o cessar-fogo em 10 de outubro do ano passado. O Ministério da Saúde de Gaza informou que o número de mortos palestinos subiu para 74.016, com

175.068 feridos.

Mesmo que os combates mais intensos tenham parado com o cessar-fogo, que entrou em vigor há quase um ano, os ataques israelenses continuaram no que o exército de Israel alega serem respostas a ameaças ou ataques. Enquanto isso, sete soldados israelenses foram mortos desde o cessar-fogo.

Os dados mantidos pela pasta são considerados geralmente confiáveis por

agências da ONU e organizações internacionais. Não distingue entre civis e militares.

O último ataque israelense em Gaza, na área de Muwasi de Khan Younis, matou uma pessoa e feriu outras três, disseram autoridades de saúde palestinas.

Os próximos passos no cessar-fogo mediado pelos Estados Unidos permanecem amplamente paralisados. As forças israelenses agora controlam mais da

metade do território palestino, e o primeiro-ministro israelense Benjamin Netanyahu diz que não se retirarão até que o Hamas se desarme.

Morte no Hamas

As Forças de Defesa de Israel (IDF, na sigla em inglês) informaram neste domingo, 27, que mataram Muhammad Hamad Muhammad Gabain, apontado como comandante na

ala militar do grupo terrorista Hamas.

Segundo a nota publicadas nas redes sociais, ele esteve envolvido na retenção de reféns mantidos em cativeiro do grupo na Faixa de Gaza.

De acordo com o comunicado, Gabain participou da manutenção em cativeiro de nove reféns. A nota afirma ainda que, recentemente, ele teria realizado ataques contra tropas da IDF e civis israelenses.



DIA MUNDIAL DO JORNALISMO

28 de setembro 2026 | worldnewsday.org

Porque é
#SeuDireitoDeSaber

Questionamos.

Você pode falar?
Você vai retornar a ligação?
Você pode me contar o que realmente aconteceu?
Como você sabe que isso é verdade?
É mais um beco sem saída?
Posso confiar em você?
Quem se beneficia se isso continuar escondido?
Você pode provar isso?
O que você não está me contando?
Você estaria disposto a falar oficialmente?
Quem mais sabe disso?

Investigamos.

Não faz sentido.
Eles estão tentando nos bloquear novamente.
Acho que estamos chegando a algo.
Vamos consultar os registros.
Monte a linha do tempo.
Encontre a primeira testemunha.
Há mais nisso do que estão dizendo.
Alguém está escondendo algo.
Esses documentos contam uma história diferente.
O público merece saber.
Vamos ver até onde tudo isso leva.

Explicamos.

Vamos simplificar ainda mais.
Vou te explicar as questões legais.
Vou reformular.
Então, quem, o quê, onde, por que e quando estão claros.
Aqui está o contexto completo.
É isso que tudo isso significa.
Exatamente!

Nunca
desistimos.

Vamos verificar novamente.
Precisamos de outra fonte.
Vou ficar até tarde.
Peça mais um café.
Faça mais uma ligação.
Confie nos seus instintos.
Estamos chegando lá.
Não é suficiente.
Vou esperar.
Vou até você.
Beco sem saída // só por enquanto.
Não podemos publicar. Ainda.
Um dia vamos conseguir corroborar.
Vou verificar todo ano para ver se há alguma mudança.
Essa é a peça que faltava.
Conseguimos.
Leia mais uma vez.
Isso pode mudar tudo.

Conheça os fatos. Entenda o que importa. **Escolha o jornalismo confiável.**