



portalbenews.com.br

OPINIÃO Eficiência das hidrovias não se mede apenas em toneladas, afirma Danielle Clerman ► **p14**



OPINIÃO Renato de Castro e Vivian Figueiredo: transição elétrica vai além de ampliar a geração ► **p19**



Divulgação



Tomé Franca exalta qualidade e expansão dos aeroportos brasileiros

► **p8**

Divulgação



Santos Brasil seleciona jovens de Guarujá para curso portuário

► **p13**

Getty Images via Engrenagens do Crescimento



Expansão portuária aquece mercado de galpões logísticos

Vacância cai a 5,5%, menor nível da série histórica, enquanto regiões ligadas a portos e corredores de carga atraem novos empreendimentos ► **p15**

FERROVIAS RN prepara estudo para conectar Porto-Indústria à Transnordestina ► **p9**

PORTOS Portos da Bahia usam IA para monitorar chegada de 179 mil turistas ► **p11**

MINERAÇÃO ANM repassa R\$ 1,2 bilhão a municípios impactados pela mineração ► **p16**

EDITORIAL

O diagnóstico honesto que o setor portuário precisava ouvir

Tetsu Koike, diretor do Programa de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), disse em entrevista ao **BE News** algo que a maioria dos gestores públicos evita falar em público: o setor portuário brasileiro está “30 anos atrás” dos setores de petróleo e gás, telecomunicações, mineração, energia e até do rodoviário e ferroviário em termos de cultura de inovação. E a razão não é falta de tecnologia, de sistemas ou de profissionais. É que a legislação portuária não contém nenhum dispositivo, nenhum instrumento que obrigue ou incentive a inovação de forma estruturada. Sem mandato legal e sem recursos financeiros vinculados, a cultura de inovação depende da disposição de cada gestor. E disposição não escala. O diagnóstico de Koike é o mais honesto que um diretor de ministério fez sobre o setor, e merece ser lido com a atenção que sua franqueza exige.

A comparação com outros setores é reveladora da dimensão do problema. O setor de petróleo e gás tem, na Lei do Petróleo, a obrigação de investir percentual da receita bruta em pesquisa e desenvolvimento, o que criou, ao longo de décadas, o ecossistema tecnológico que permitiu à Petrobras desenvolver a tecnologia de exploração em águas ultraprofundas que hoje é referência global. As telecomunicações têm o Fistel e mecanismos de P&D vinculados às outorgas. A mineração tem obrigações de conteúdo local em tecnologia que as grandes mineradoras precisam cumprir. O setor portuário não tem nada equivalente. Terminais privados inovam quando seus acionistas decidem inovar; autoridades portuárias inovam quando seus diretores têm disposição para isso. O Porto de São Sebastião (SP) fez seu Port Community System com R\$ 400 mil e vontade de diretoria, como Koike reconheceu. Mas “vontade de diretoria” não é política pública; é exceção que confirma a regra.

O elogio de Koike ao PCS de São Sebastião, descrito como uma “solução de altíssimo nível, desenvolvida internamente, a baixo custo”, é um reconhecimento que este jornal antecipou ao apresentar a plataforma portuária em setembro. Mas a observação mais importante do diretor não é sobre o que São Sebastião fez; é sobre o que a iniciativa revela: que é possível inovar no setor portuário brasileiro antes da política pública, com recursos modestos e governança adequada, quando há disposição institucional para fazer. A política nacional de P&D portuária lançada recentemente, a primeira do setor, é o instrumento que deve criar as condições para que o que São Sebastião fez por vontade própria passe a ser desenvolvido sistematicamente por outros complexos marítimos, que precisarão de mandato, recursos e referência para seguir o caminho.

Sobre a necessidade de financiamento, a experiência de outros setores sugere que a vinculação de um percentual de receita de outorgas ou arrendamentos a um fundo setorial de P&D é o mecanismo mais eficaz. Mas é exatamente o que a lei portuária não prevê. Também deve-se tratar da mensuração desta iniciativa: quais serão os indicadores pelos quais o sucesso da política será medido? Número de projetos aprovados, percentual de terminais com plano de inovação, redução de tempo de liberação de cargas, adoção de tecnologias específicas? Sem indicadores, políticas de inovação tendem a se tornar catálogos de boas intenções. E a há importância de se conectar com o mercado: os hubs de Inovação Portuária previstos na política precisarão de mecanismo que conectem a demanda real dos terminais, com problemas operacionais que precisam de solução tecnológica, com a oferta de startups, universidades e centros de pesquisa que podem desenvolvê-las.

São Sebastião “partiu na frente”, como Koike disse. Que o mercado, e a política pública que agora existe para apoiá-lo, faça com que os outros não fiquem tão atrás.

NESTA EDIÇÃO

MANCHETE
15 Expansão portuária impulsiona procura por galpões logísticos

- EDITORIAL
- 2 “O diagnóstico honesto que o setor portuário precisava ouvir”
- INSIGHT
- 3 “Não quero saber o preço!”, por Luís Cláudio Santana Montenegro
- HUB
- 4 Ex-presidente do Senado Federal toma posse como ministro do TCU
- POLÍTICA
- 4 TSE derruba posts que ligam Flávio a caso da padroeira
- 6 Flávio foi eleito aos 21 anos já apoiado pelo crime, diz Lula
- 7 Estatais federais atingem maior superávit da história em agosto
- Governo prevê fim da 6x1 até dezembro
- TRANSPORTES | AEROPORTOS
- 8 Tomé Franca exalta qualidade e expansão dos aeroportos brasileiros
- TRANSPORTES | FERROVIAS
- 9 RN prepara estudo para conectar Porto-Indústria à Transnordestina
- 10 Brasil tem oito projetos ferroviários greenfield em execução simultânea
- TRANSPORTES | PORTOS
- 10 Baixada Santista debate oportunidades da Economia Azul
- 11 Portos da Bahia usam IA para monitorar chegada de 179 mil turistas
- 12 Cultura de inovação é desafio para modernização dos portos
- 13 Santos Brasil seleciona jovens de Guarujá para curso portuário
- TRANSPORTES | HIDROVIAS > OPINIÃO
- 14 “Nossos rios podem carregar muito mais do que cargas”, por Danielle Clerman
- MINERAÇÃO
- 16 ANM repassa R\$ 1,2 bilhão a municípios impactados pela mineração
- PETRÓLEO E GÁS
- 17 Instituto Arayara aciona Justiça contra leilões da ANP neste mês
- P-80 já está a caminho do Brasil
- ENERGIA
- 18 PNE tem a perspectiva de dobrar a oferta de energia até 2055
- Enel SP promete cumprir obrigações
- Neoenergia: TCU recomenda análise
- ENERGIA | OPINIÃO
- 19 “Quando a abertura do mercado encontra os limites da rede elétrica”, por Renato Fernandes de Castro e Vivian Ribeiro Madsen Figueiredo
- COMÉRCIO EXTERIOR
- 21 EUA devem enviar proposta para resolver diferenças sobre tarifas
- FINANÇAS
- 22 Ibovespa sobe 5% em setembro, com fluxo estrangeiro e eleições
- Dólar cai 0,81% no dia e 0,10% no mês
- COMUNICAÇÃO & MARKETING | Opinião
- 23 “A verdade em um mundo de IA”, por Michael Miller
- JUSTIÇA
- 24 Daniel Vorcaro nega a existência do grupo criminoso “A Turma”
- Gilmar elogia Fachin e cutuca Mendonça
- INTERNACIONAL
- 25 Copiloto esfaqueia piloto em voo e é impedido de derrubar avião



Sistema BE News de Comunicação

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

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

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

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira
Jacyara Lima

Diretor-geral
Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial
Roberta Riccioppo

Editor-executivo | Jornal BE News
Alexandre Fernandes

Sub-editor | Jornal BE News
Luciano Ribeiro

Editora-executiva | Portal BE News
Vanessa Pimentel

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

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

O Jornal BE News é filiado à



FALE COM A GENTE

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

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

PUBLICIDADE
publicidade@redebenews.com.br





LUIS CLAUDIO SANTANA MONTENEGRO

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

▶ PLANEJAMENTO

Não quero saber o preço!

Todo brasileiro já ouviu falar em Custo Brasil. Poucos saberiam dizer quanto dele se deve à logística e, menos ainda, em que ponto da cadeia esse custo se forma. A pergunta parece simples: quanto o País paga para mover o que produz? A resposta depende de quem responde.

Levantamentos privados estimam o custo logístico brasileiro em 15,5% do PIB em 2025, perto de R\$ 2 trilhões, contra 10,4% em 2014. O Governo Federal, ao dimensionar o Custo Brasil em R\$ 1,7 trilhão por ano, trabalhou com um custo logístico de 11,6% do PIB, três pontos acima da média da OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico). Os dois estudos são sérios e usam metodologias distintas. Ambos entregam um número agregado, e um número agregado não indica onde agir. Se até hoje não conhecemos os fatores que formam cada elemento desse custo, é porque, como País, nunca quisemos saber o preço.

É o que chamo de custo sem extrato. Sabemos aproximadamente quanto pagamos, mas nunca pedimos o detalhamento. Querer saber o preço significa exigir um extrato que mostre onde falhamos em cada elemento que compõe o custo do transporte, capaz de orientar políticas públicas com alvo definido e de evitar projetos e esforços desfocados. Proponho organizá-lo em quatro contas: tempo, eficiência, qualidade e incerteza.

O tempo funciona como custo fixo. Cada hora de carga parada imobiliza veículo, equipamento, mão de obra e capital, qualquer que seja o volume transportado. A pergunta que o extrato precisa responder é onde esse tempo se perde. É a burocracia de liberação e fiscalização? É a condição das rodovias, que reduz a velocidade média e alonga as viagens? É o congestionamento nos acessos e nos terminais portuários? Cada resposta aponta para uma política distinta: simplificação de processos, recuperação de vias ou expansão e gestão de capacidade portuária. Sem medir, tratamos as três como se fossem o mesmo problema.

A eficiência governa os custos variáveis: combustível, manutenção, pneus, quilômetros rodados. Aqui as perguntas são outras. Quanto do consumo excessivo vem da idade da frota e de tecnologia defasada? Quanto vem da escolha do modal rodoviário para longas distâncias, reconhecidamente ineficiente para cargas de grande volume? Quanto vem da falta de informação, que gera retornos vazios e rotas mal planejadas? Quanto vem da falta de manutenção, de veículos e de vias? Renovação de frota, integração modal, sistemas de informação e programas de manutenção são respostas diferentes para problemas diferentes.

A qualidade do serviço define se o embarcador consegue planejar. Estamos sendo pontuais? A oferta de serviços ferroviários, de cabotagem e portuários tem frequência regular e confiável a ponto de permitir que o dono da carga organize sua produção em torno dela? Quando a resposta é negativa, o embarcador recorre ao caminhão por falta de alternativa previsível, mesmo quando outro modal seria mais barato. Parte da ineficiência registrada na conta anterior nasce aqui.

A incerteza é a conta menos visível. Os estoques respondem por 5,3 pontos do PIB no custo logístico, contra 8,5 pontos do transporte, e boa parte desse estoque existe para compensar prazos que não se cumprem. A incerteza, porém, vai além do estoque. Leva empresas a manter frotas maiores que o necessário e a duplicar investimentos em armazenagem e terminais próprios por não confiar na infraestrutura compartilhada.

Há ainda a incerteza institucional: a insegurança jurídica, que encarece o capital e alonga os prazos de decisão. Por que o Brasil demora tanto a decidir um investimento em infraestrutura? Entre estudo, licenciamento, modelagem, contestação e contratação, passam-se anos, e esse tempo também entra na conta.

O extrato que proponho é um sistema permanente de indicadores organizado nessas quatro contas, desagregado por corredor, modal e cadeia produtiva, atualizado com periodicidade fixa e alimentado por dados públicos e privados. A experiência internacional segue essa direção: o Banco Mundial passou a medir, com dados reais, o tempo de permanência das cargas nos pontos de transferência para identificar onde os atrasos se concentram.

Querer saber o preço exige perguntar a quem paga a conta, porque bases oficiais não bastam. Boa parte do custo logístico só é percebida por quem o suporta: o embarcador que mantém estoque extra porque a carga não chega no dia previsto, o transportador que perde uma jornada na fila do terminal, o operador que dimensiona equipamentos para picos que poderiam ser evitados. Entender onde os custos estão ficando ao longo do transporte exige diálogo estruturado com a sociedade, em especial com setores produtivos, transportadores, operadores logísticos e trabalhadores. São eles que sabem quais fatores pesam mais em cada cadeia e em cada corredor.

Isso pede uma governança própria: uma instância de acompanhamento que reúna setor público, setor produtivo e especialistas técnicos, com papéis claros. O poder público fornece dados e usa os indicadores para planejar e avaliar políticas. O setor produtivo aporta informação operacional e valida a relevância do que se mede. Os especialistas asseguram a consistência metodológica. Independência técnica, transparência e revisão periódica dos indicadores são condições para que o sistema tenha credibilidade e sobreviva às mudanças de governo.

Com esse extrato, a discussão sobre prioridades de investimento ganha base objetiva. Cada projeto, cada mudança regulatória e cada programa passa a ser avaliado pelo item da conta que reduz, em horas, em reais ou em estoque. É o caminho para políticas públicas mais claras e para concentrar recursos onde o problema efetivamente está. Um país sem recursos infinitos não pode investir sem saber o preço.

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

ENTENDER ONDE OS CUSTOS ESTÃO FICANDO AO LONGO DO TRANSPORTE EXIGE DIÁLOGO ESTRUTURADO COM A SOCIEDADE, EM ESPECIAL COM SETORES PRODUTIVOS, TRANSPORTADORES, OPERADORES LOGÍSTICOS E TRABALHADORES. SÃO ELES QUE SABEM QUAIS FATORES PESAM MAIS EM CADA CADEIA E EM CADA CORREDOR

POLÍTICA



LEOPOLDO
FIGUEIREDO
E COLABORADORES
leopoldo.figueiredo@redebenewscom.br

O novo ministro

O ex-presidente do Senado Federal Rodrigo Pacheco tomou posse oficialmente nessa quarta-feira, dia 30, no cargo de ministro do Tribunal de Contas da União (TCU). A nomeação do novo integrante da Corte de Contas foi publicada em edição extra do Diário Oficial da União no início da semana. Pacheco assume a cadeira aberta com a renúncia do ministro Bruno Dantas, que deixou o tribunal para migrar para a iniciativa privada. A indicação do ex-senador por Minas Gerais, aprovada com expressiva maioria nas duas Casas do Congresso Nacional, consolida a composição do tribunal de controle externo, que conta com nove ministros (seis indicados pelo Congresso e três pelo Poder Executivo).

Jornada

Aos 49 anos, o advogado criminalista nascido em Porto Velho (RO) e radicado em Minas Gerais iniciou sua trajetória legislativa na Câmara dos Deputados e teve dois mandatos consecutivos na presidência do Senado e do Congresso Nacional. A posse no TCU encerra especulações políticas sobre sua eventual indicação ao Supremo Tribunal Federal (STF).

Mercado otimista

A chegada de Pacheco é vista com otimismo pelo boa parte do mercado produtivo, por reforçar a previsibilidade regulatória e a arbitragem técnica em contenciosos de grande porte.

Bloqueio revisto

As exportações brasileiras de frango e mel para a União Europeia devem ser retomadas em breve. A sinalização positiva veio nessa quarta-feira, dia 30, do comissário europeu de Comércio, Maroš Šefčovič, durante uma conversa com os ministros Mauro Vieira e Márcio Elias Rosa em Milwaukee, nos Estados Unidos, na margem das reuniões do G20.

Produção aprovada

O bloqueio dessas vendas vigorava desde o começo de setembro porque o bloco europeu retirou o país da lista de conformidade sobre o uso de antimicrobianos na pecuária. Na época, a União Europeia barrou carnes, mel, pescados e ovos sob a justificativa de que substâncias proibidas para estimular o crescimento de animais poderiam estar presentes na produção nacional. O cenário mudou após uma auditoria técnica recente. Os fiscais europeus inspecionaram as cadeias de aves e mel no Brasil e concluíram que o sistema produtivo atende às exigências sanitárias do bloco.

Etapas finais

O passo final para oficializar a liberação vai acontecer em uma reunião marcada para os próximos dias 20 e 21, quando um comitê específico da Comissão Europeia deverá analisar formalmente o relatório de auditoria.

TSE derruba posts que ligam Flávio a caso da padroeira

Veto se limita a publicações que associam senador à ideia de tirar título de padroeira do Brasil de Nossa Senhora Aparecida

Estadão Conteúdo
Da Redação

O Tribunal Superior Eleitoral (TSE) decidiu manter a remoção de publicações que associavam o candidato à presidência Flávio Bolsonaro (PL) a uma suposta iniciativa para retirar de Nossa Senhora Aparecida o título de padroeira do Brasil.

O julgamento, porém, expôs divergências entre os ministros sobre quais conteúdos deveriam ser alcançados pela decisão.

A Corte reconheceu a existência de desinformação nas publicações que atribuíam diretamente a Flávio a suposta proposta. Por outro lado, houve entendimento de que conteúdos de caráter crítico ou satírico, sem atribuição de um ato concreto ao candidato, não deveriam ser removidos.

Nesse contexto, o post do humorista Antonio Tabet, que não citava Flávio nominalmente, acabou liberado. “A família miliciana odeia tanto mulher preta, que resolveu atacar Nossa Senhora Aparecida!”.

Para isso, o ministro André Mendonça ajustou o voto no julgamento. Segundo ele, a alteração se deu em razão do voto divergente apresentado pelo ministro Ricardo Villas Bôas Cueva, que considerou não ter havido associação direta de Flávio ao boato na publicação de Tabet.

“Diante da razoabilidade da compreensão de ambiguidade de seu conteúdo, entendo que a solução mais consentânea com os crité-



Os posts em que Flávio Bolsonaro não é citado nominalmente, como do humorista Antonio Tabet, estão liberados

rios de intervenção mínima e de proteção reforçada da liberdade de expressão consiste em preservar a postagem”, pontuou Mendonça.

O ministro ressaltou, no entanto, que reconsiderou seu voto apenas em relação à publicação do humorista, mas não foi alterado o “reconhecimento de que são objetivamente falsas as afirmações, apresentadas como fatos já ocorridos ou em curso, segundo as quais Flávio Bolsonaro teria sido autor, apresentado, proposto, apoiado ou articulado concretamente iniciativa destinada à retirada de Nossa Senhora Aparecida da condição de Padroeira do Brasil”.

Nikolas Ferreira

Em outra análise, a ministra do TSE, Estela Aranha,

determinou a remoção de uma publicação do deputado federal Nikolas Ferreira (PL-MG) que atribui conotação sexual a uma declaração do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Segundo a ministra, a declaração de Lula - de que “homem não gosta de tomar toque”, enquanto “mulher aprende a tomar toque desde pequena” - estava inserida em um “discurso referente à prevenção e ao tratamento do câncer de próstata, à realização de exames médicos e à resistência masculina aos cuidados preventivos em saúde”.

Na avaliação de Aranha, a publicação de Nikolas não se limita a uma crítica política ou a uma discordância sobre a forma como Lula se expressou. Segundo ela, o deputado atribuiu à declaração uma interpretação diferente da original.

FÓRUM NACIONAL BRASIL EXPORT 2026

8 de outubro

15h00 - Painel
Estratégias para fortalecer
a competitividade da
mineração brasileira
no mercado global

GRUPO
BRASIL
EXPORT

Debatedores:



EMERSON SOUZA
Vice-Presidente de Relações
Institucionais da Brazil Iron



MARCELO SILVESTRE
CEO da Galvani



MILSON MUNDIM
Gerente Nacional da
Atlantic Nickel no Brasil



PAULO HENRIQUE SOARES
Diretor de Comunicação e
Projetos do IBRAM –
Mineração do Brasil

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

PARCEIROS



INDICATIVA E ORGANIZADORA



PRODUÇÃO



MARKETING



REDE OFICIAL



POLÍTICA

Flávio foi eleito aos 21 anos já apoiado pelo crime, diz Lula

A poucos dias das eleições, presidente sobe o tom contra o senador e afirma que ele já entrou na política com o apoio de milicianos do Rio de Janeiro e “nunca mais parou”

Estadão Conteúdo

O presidente da República e candidato à reeleição, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), criticou nesta quarta-feira, 30, a biografia de seu principal adversário na corrida presidencial deste ano, o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ). Lula disse que Flávio nunca trabalhou na vida e se tornou vereador com 21 anos de

idade “apoiado pelo crime organizado”. As declarações foram feitas durante entrevista a influenciadores de esquerda exibida no canal do YouTube Cosmo Política. “Qual o compromisso com qualquer seriedade que esse cara Flávio tem? Nenhuma, ele não tem biografia, nunca trabalhou na vida. Ele foi eleito vereador com 21 anos de idade, já apoiado pelo crime organizado do Rio de Janeiro, pelos milicianos e nunca mais parou”, disse Lula. Ele também criticou a biografia do pai de Flávio, o ex-presidente Jair Bolsonaro, dizendo que ele também nunca traba-

lhou na vida, entrou para o exército e tentou “estourar quartel”. Lula ainda disse que fica “com pena” quando vê que, quanto mais graduada e instruída a pessoa é, mais ela é conservadora. “Quando vejo um cara com diploma universitário, economista, cientista, votar no Bolsonaro, eu fico pensando, o que esse cara espera da vida? O que esse cara aprendeu de política na vida?”, questionou. O petista também criticou o volume das emendas parlamentares hoje “Não existe país no mundo em que Congresso fica com 50% do orçamento da União”, criticou.

Lula ainda avaliou que, no passado, já foi favorável à existência dos fundos eleitorais e partidários, mas que hoje é “taxativamente” contra. “Acho que levou os partidos políticos a uma coisa chamada promiscuidade. se depender da minha vontade pessoal, vou trabalhar para acabar com isso os fundos”, disse Lula, acrescentando que, por isso, é favorável a uma nova reforma política no País.

Fora do debate

O presidente não irá para o último debate presidencial no primeiro turno, a ser realizado nesta quinta-feira, 1º de outubro. A equipe de Lula já informou à TV Globo. Até então, estão confirmados os candidatos Flávio Bolsonaro (PL), Ronaldo Caiado (PSD), Augusto Cury (Avante) e Romeu Zema (Novo).

Lula dará entrevista ao vivo ao Flow Podcast às 21h30, mesmo horário do debate da Globo.

Com a decisão, o presidente não participará de nenhum debate durante esse primeiro turno. Lula queixou-se a aliados de que estaria cercado de adversários, enquanto a campanha prefere já fazer o confronto direto entre ele e Flávio.

Pelas regras do deba-

te da Globo, o púlpito do presidente ficará vazio, e os debatedores poderão fazer perguntas direcionadas para Lula, ainda que ele não esteja.

Edinho Silva, presidente nacional do PT e coordenador da campanha, sinalizou que Lula quer fazer esse enfrentamento. “Se for um modelo de debate onde o presidente Lula faz uma pergunta e fica meia hora esperando para fazer a segunda, evidente que esse confronto de ideias não vai acontecer, esse confronto de projetos não vai acontecer”, disse, em entrevista à rádio TMC, na segunda-feira, 28.

Flávio

Em comício no domingo, 27, Flávio antecipou o desejo de participar do debate da Globo. “Vamos ao debate da Globo. Então, estou chamando Lula para o debate. ‘Lula, eu quero você no debate da Globo. Vem debater comigo porque eu vou esfregar verdades na sua cara’”, disse Flávio em entrevista a jornalistas.

Até então, Flávio não participou de nenhum debate e estabeleceu a presença de Lula como condição para que comparecesse aos programas. Ou seja, não será surpresa se ele cancelar a ida à Globo.



Ricardo Stuckert

Lula avisou à TV Globo que não vai participar do último debate do primeiro turno entre os presidentes, nesta quinta-feira

STF: presidente quer mudar rito na escolha

O presidente Lula defendeu que a sociedade deve ser envolvida na escolha de ministros do Supremo Tribunal Federal (STF) a partir de um “conselho”. “Tenho a ideia de envolver a sociedade na escolha. Não pode ser uma coisa de que o presidente indica um

nome, esse nome vai para o Senado e aprova ou não aprova. Aí quando ele coloca a toga, ele não tem compromisso fiel com a Constituição. Quero discutir um critério”, declarou Lula. O candidato à reeleição defendeu também a criação de mandatos para

ministros da Suprema Corte, pauta que passou a defender durante a campanha após a crise instaurada na Corte com a investigação de ministros envolvidos no escândalo das fraudes bilionárias do Banco Master. “Ninguém pode ficar 40, 50 anos na mesma fun-

ção. É melhor ter mandato para todo o Poder Judiciário para que saibamos que, de vez em quando, as pessoas podem mudar também. Se o presidente troca de quatro em quatro anos, por que você não pode fazer um mandato de 10 ou 12 anos”, disse

o presidente da República. Lula voltou a dizer ainda que magistrados da Corte não podem ter ambições financeiras. “Quem quiser ser ministro da Suprema Corte não pode querer ser rico porque é incompatível. Aquilo é um sacerdócio”, comentou.

Estatais federais atingem maior superávit da história em agosto

Saldo positivo de R\$ 1,7 bi foi o maior para o mês desde o início da série histórica do Banco Central. As estatais estaduais e municipais também foram superavitárias em agosto

Divulgação / Correios

Estadão Conteúdo

O superávit de R\$ 1,759 bilhão registrado pelas estatais federais em agosto foi o primeiro saldo positivo da abertura em 2026. O último superávit no critério havia sido registrado em dezembro de 2025, R\$1,155 bilhão. Os dados foram divulgados nesta quarta-feira, 30, pelo Banco Central.

O resultado de agosto de 2026 foi o maior superávit das estatais federais para o mês desde o início da série histórica do BC, em dezembro de 2001. Antes, o maior resultado havia sido computado em agosto de 2023, R\$ 1,392 bilhão.

Considerando o acumulado de janeiro a agosto, porém, as estatais federais registram déficit de R\$6,518 bilhões.

O resultado é o pior

para o período da série histórica, seguido pelos déficits acumulados de janeiro a agosto de 2025 (R\$ 5,569 bilhões) e 2024 (R\$ 3,374 bilhões).

No mês, as estatais estaduais e municipais também foram superavitárias. Estatais federais: superávit de R\$ 1,759 bilhão; estatais estaduais: superávit de R\$ 220 milhões; estaduais municipais: superávit de R\$7 milhões.

Já o setor público consolidado (governo central, Estados, municípios e estatais, à exceção de Petrobras e Eletrobras) teve déficit primário de R\$ 10,012 bilhões em agosto, após superávit de R\$ 1,361 bilhão em julho, informou o Banco Central. Em agosto de 2025, o resultado foi deficitário em R\$ 17,255 bilhões.

O déficit do mês passado ficou inferior a todas as expectativas na pesquisa do Projeções, Broadcast que iam de -R\$ 11,0 bilhões a -R\$ 18,200 bilhões, com mediana negativa de R\$ 14,600 bilhões.

O resultado foi o menor



Considerando o acumulado de janeiro a agosto, porém, as estatais federais ainda registram déficit: R\$ 6,518 bilhões

déficit para o mês desde 2021, quando houve superávit de R\$ 16,728 bilhões.

Em agosto de 2026, o governo central (Tesouro Nacional, BC e INSS) teve déficit primário de R\$14,687 bilhões, segundo a metodologia da autoridade monetária. Estados e municípios tiveram resultado positivo de R\$ 2,688 bilhões. As empresas estatais tiveram superávit de R\$1,987 bilhão.

Isoladamente, os Estados tiveram superávit de

R\$ 2,135 bilhões, e os municípios registraram superávit de R\$ 553 milhões.

Acumulado

O setor público consolidado tem déficit primário de R\$ 88,847 bilhões no acumulado de janeiro a agosto de 2026, informou o Banco Central. O montante equivale a 0,99% do Produto Interno Bruto (PIB).

O resultado reflete um déficit primário de R\$97,087 bilhões nas con-

tas do governo central, o equivalente a 1,08% do PIB, contra um superávit de R\$ 16,247 bilhões nos governos regionais (0,18% do PIB). As empresas estatais têm déficit acumulado de R\$ 8,007 bilhões, ou 0,09% do PIB.

Isoladamente, os Estados têm superávit de R\$7,120 bilhões no acumulado de janeiro a agosto (0,08% do PIB), e os municípios, saldo positivo de R\$9,127 bilhões (0,10% do PIB).

Governo prevê fim da 6x1 até dezembro

Lula acredita que a pauta será aprovada e lembra que a chance aumenta com pressão popular

Estadão Conteúdo

O presidente Lula disse nesta quarta-feira que o fim da escala de trabalho 6 por 1 será aprovada ainda neste ano, antes do próximo mandato presidencial. “É inexorável, ela vai ser aprovada. Antes do próximo presidente tomar posse, ela será aprovada”, afirmou Lula.

As declarações foram feitas durante entrevista a youtubers progressistas exibida no canal do Youtube Cosmo Política. Questionado sobre se não faltaria ao governo promover mobilizações populares para pressionar o Congresso a aprovar algumas pautas, Lula respondeu que “não é hábito” no Brasil que se convoque o povo para “ir para a rua” “fazer as brigas” contra o Congresso ou contra o governo.

“O movimento social tem sua direção, tem sua autonomia, tem sua pauta de reivindicação. Eles que têm que ir para a rua fazer a briga que tem que ser feita. Eu digo sempre, se vocês reivindicarem e fizerem pressão, a gente aprova”, afirmou o presidente da República.

Lula cancelou a participação no comício em Juiz de Fora (MG) nesta quarta-feira, 30. O motivo foi a chuva na região, que

impidiu o helicóptero de decolar do aeroporto da Zona da Mata, principal rota de acesso aéreo a Juiz de Fora.

A equipe de Lula informou que, apesar do cancelamento da participação do presidente, o ato está mantido para as demais candidaturas majoritárias - o candidato do PT ao governo de Minas, Patrus Ananias, e as candidatas ao Senado Marília Campos (PT) e Áurea Carolina (PSOL).

Lula chegou a pousar no aeroporto da Zona da Mata, localizado entre Rio Novo (MG) e Goianá (MG). O aeroporto fica a cerca de 45 km de Juiz de Fora. De carro, o trajeto é de cerca de 1 hora. O aeroporto é o mais utilizado para o transporte aéreo para a cidade. Por causa da chuva na região, o helicóptero que transportaria o presidente até o local do comício não pôde decolar. O petista, então, retornou a Brasília.

TRANSPORTES | Aeroportos

Tomé Franca exalta qualidade e expansão dos aeroportos brasileiros

Ministro associa modernização da infraestrutura ao crescimento da aviação e do fluxo de turistas internacionais

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, destacou nesta quarta-feira (30), durante a abertura da ABAV Expo 2026, em São Paulo, a evolução da infraestrutura aeroportuária brasileira e a capacidade do setor de acompanhar o crescimento da demanda por transporte aéreo.

Ao abordar a qualidade dos serviços oferecidos aos passageiros, o ministro afirmou: “Eu desafio qualquer pessoa do mundo inteiro que chegue no nosso país e possa dizer que os nossos aeroportos não são exemplos de um bom serviço oferecido aos passageiros,

que aqui pousam e que daqui decolam”.

Segundo Tomé Franca, a melhoria da infraestrutura aeroportuária acompanhou a expansão do transporte aéreo brasileiro. O ministro destacou o recorde de 130 milhões de passageiros transportados em 2025.

Os números mais recentes confirmam a continuidade desse crescimento. Entre janeiro e agosto deste ano, 88,6 milhões de passageiros viajaram em voos domésticos e internacionais, alta de 4,7% em relação ao mesmo período de 2025. Desse total, 20,6 milhões foram passageiros de voos internacionais, crescimento de 7,6% na comparação com os oito primeiros meses do ano passado.

A expansão da aviação ocorre em paralelo ao aumento da circulação de visitantes internacionais no país. Entre janeiro e agosto

de 2026, 4,47 milhões de visitantes e turistas internacionais chegaram ao Brasil por via aérea. No mesmo período, os gastos de visitantes estrangeiros no país somaram cerca de R\$ 38,5 bilhões, segundo dados do Banco Central.

Os números ajudam a dimensionar a relação entre transporte aéreo e turismo. Ao chegar por um aeroporto, o visitante passa a movimentar uma cadeia que envolve hospedagem, alimentação, transporte, comércio e outros serviços. Para Tomé Franca, a infraestrutura de transporte precisa acompanhar esse crescimento e oferecer condições adequadas para receber quem chega ao país.

“É isso que a gente tem que fazer: preparar cada vez mais os nossos aeroportos, preparar cada vez mais os nossos terminais de passageiros marítimos, para que

os estrangeiros que chegam ao Brasil para conhecer nossas belezas, possam encontrar infraestruturas aeroportuárias, terminais marítimos de passageiros com padrão internacional”, afirmou o ministro.

A presença do MPor na ABAV Expo ocorre em parceria com o Ministério do Turismo (MTur) e a Embratur, em uma agenda que reúne agentes de viagens, operadoras, companhias aéreas, redes hoteleiras, destinos e outros segmentos relacionados à atividade turística. A edição de 2026 reúne mais de 2 mil marcas e tem expectativa de receber mais de 40 mil visitantes.

Aviação regional

Além dos grandes aeroportos, o ministro ressaltou a importância de ampliar a infraestrutura e a conectividade entre diferentes regiões do país. Segundo ele, um dos desafios é levar a aeroportos regionais a evolução alcançada pelos terminais que já passaram por processos de modernização.

Tomé Franca também destacou que a expansão da aviação regional pode contribuir para aproximar cidades e destinos dos grandes centros. “O nosso desafio agora é levar essa infraestrutura requalificada para os aeroportos regionais”, afirmou.

Para o ministro, a ampliação da rede aeroportuária ajuda a criar condições para que brasileiros e estrangeiros conheçam diferentes regiões do país. “A gente precisa vender o Brasil para os brasileiros e o Brasil para o mundo”, disse.

Concessões e modernização

Durante o discurso, Tomé Franca também destacou os 15 anos da política de concessões aeroportuárias no Brasil. Segundo os dados apresentados por ele, atualmente 72 aeroportos públicos são operados por empresas privadas em regime de concessão federal. Esses terminais respondem pela maior parte da movimentação de passageiros e cargas do transporte aéreo brasileiro.

O ministro ressaltou que o modelo passou por diferentes etapas desde a primeira concessão, em 2011, e evoluiu de contratos individuais para modelos que reúnem aeroportos de perfis distintos. A experiência, segundo ele, contribuiu para a modernização da infraestrutura aeroportuária e para a ampliação da capacidade de atendimento do setor.

Ao encerrar sua participação, Tomé Franca reforçou a relação entre infraestrutura, transporte aéreo e desenvolvimento do turismo. “Isso significa mais investimento, mais oportunidade, mais geração de emprego e renda, mais aeroportos capacitados para receber os turistas que vocês lidam no dia a dia nas agências de viagem”, afirmou.

A ABAV Expo 2026 prossegue até sexta-feira (2), em São Paulo, reunindo profissionais, empresas e destinos brasileiros e internacionais para rodadas de negócios, capacitações e debates sobre o mercado de turismo.



Divulgação

De acordo com o ministro Tomé Franca, a infraestrutura de transporte precisa acompanhar esse crescimento e oferecer condições adequadas para receber quem chega ao país

RN prepara estudo para conectar Porto-Indústria à Transnordestina

Pré-EVTEA vai avaliar ramal de até 600 km, com conexão em Iguatu (CE), além de traçado, investimentos e modelo de implantação

Divulgação

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redebenews.com.br

O Rio Grande do Norte prepara um estudo de viabilidade para avaliar a implantação de uma conexão ferroviária entre o futuro Porto-Indústria Verde, em Caiçara do Norte, e a Transnordestina, no Ceará. O Pré-Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (Pré-EVTEA), previsto para começar em outubro, analisará alternativas de traçado, características técnicas, investimentos e modelos para viabilizar o empreendimento.

Uma das alternativas consideradas pelo Governo do Rio Grande do Norte prevê um eixo ferroviário de até 600 km entre o Porto-Indústria Verde e Iguatu (CE), onde faria conexão com a Transnordestina. O traçado ainda não está definido e também será avaliada uma possível ligação com Jucurutu, no Seridó potiguar.

O Pré-EVTEA será desenvolvido em parceria entre o Governo do Rio Grande do Norte e a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene). Segundo a Secretaria de Planejamento, Orçamento e Gestão do Estado (Seplan/RN), a previsão é que o trabalho comece em outubro e seja concluído em dezembro deste ano, com aporte de R\$ 500 mil da Sudene.

A coordenação ficará a cargo da professora Juliana Bacelar, do De-



A alternativa atualmente considerada pelo Governo do Rio Grande do Norte prevê que o eixo ferroviário alcance Iguatu, no Ceará, onde faria conexão com a Transnordestina

partamento de Economia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), em parceria com o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD).

Além do traçado, o estudo deverá analisar as características técnicas da ferrovia, estimar os investimentos necessários e avaliar possíveis modelos para viabilizar a implantação do empreendimento. A definição das cargas prioritárias também ficará para as etapas de estudos de viabilidade.

Segundo o titular da Seplan/RN, Alexandre Lima, a proposta é utilizar a conexão ferroviária não apenas para o transporte de cargas, mas também como instrumento de integração econômica do interior do Estado.

“O Governo do Estado trabalha a proposta a partir do conceito de Corredor Logístico Indústria

Verde, buscando utilizar a conexão ferroviária também como instrumento para a industrialização do interior e a agregação de valor às cadeias produtivas do Rio Grande do Norte”, afirmou.

Conexão

A alternativa atualmente considerada pelo Governo do Rio Grande do Norte prevê que o eixo ferroviário alcance Iguatu, no Ceará, onde faria conexão com a Transnordestina. A ligação permitiria conectar o litoral potiguar à malha ferroviária que atravessa o Nordeste.

“A proposta em estudo contempla um eixo principal entre o Porto-Indústria Verde e a Transnordestina, em Iguatu, e uma conexão de Jucurutu com esse eixo. A configuração definitiva será determinada pelos estudos”, explicou Lima.

O projeto prevê ainda

a passagem do eixo por áreas como Mossoró, Apodi e Pau dos Ferros. A definição do percurso, porém, dependerá dos resultados do Pré-EVTEA.

Porto-Indústria Verde

A conexão ferroviária está sendo planejada em paralelo à estruturação do Porto-Indústria Verde, previsto para Caiçara do Norte. O empreendimento foi concebido pelo Governo do Rio Grande do Norte como uma plataforma para exportação de produtos associados à transição energética, incluindo hidrogênio verde, e-metanol e combustível sustentável de aviação (SAF).

Em junho, o Governo do Estado e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) assinaram contrato para estruturar o primeiro módulo do empreendimento. A previsão

divulgada pelo Estado é de que o projeto final seja apresentado por volta de março de 2027, enquanto a seleção do parceiro privado para a futura PPP está prevista para até dezembro do mesmo ano.

Embora a Seplan/RN informe previsão de início em outubro e conclusão em dezembro, além do aporte de R\$ 500 mil, a Sudene informou que o processo de contratação ainda está em andamento. Por isso, a Superintendência não confirma oficialmente, neste momento, valores, cronograma ou traçado.

A Sudene confirmou a parceria com o Governo do Rio Grande do Norte para a realização do estudo, mas ressaltou que ainda não há traçado definitivo, estimativa consolidada para o custo de uma eventual obra ou definição sobre o financiamento das etapas posteriores.

TRANSPORTES | Ferrovias

Brasil tem oito projetos ferroviários greenfield em execução simultânea

Secretário Leonardo Ribeiro afirma que setor alcançou novo patamar institucional, com segurança jurídica e maior participação privada

Divulgação

Estadão Conteúdo



O secretário nacional Leonardo Ribeiro também argumentou que, num cenário global de restrições fiscais, novas fontes de receita precisam compor a modelagem dos projetos

O secretário nacional de transporte ferroviário do Ministério dos Transportes, Leonardo Cezar Ribeiro, disse nesta quarta-feira, 30, que o Brasil chegou a um novo patamar institucional para atrair projetos de infraestrutura. “O Brasil hoje é um país que apresenta uma maturidade institucional relevante no setor de infraestrutura”, disse o secretário, citando a atuação regulatória com segurança jurídica e independência.

No setor ferroviário, destacou, o País assiste à execução simultânea de oito empreendimentos totalmente novos (greenfields). “Oito obras greenfields acontecendo simultaneamente no

País. Não lembro da última vez que aconteceu isso”, declarou o secretário durante fórum sobre infraestrutura da Câmara Espanhola de Comércio no Brasil.

Ele listou os empreendimentos ferroviários em curso, ressaltando o protagonismo do setor privado, ao mencionar obras como a Ferrovia de Integração Centro-Oeste, a expansão norte da Rumo e a Transnordesti-

na. Para ele, o avanço está ancorado em planejamento e na prioridade do governo em apoiar projetos de ferrovias.

“O Brasil não deve nada em termos de arcabouço institucional para o resto do mundo. Nosso marco regulatório de ferrovias é uma referência. Podemos trabalhar com autorização, concessão. Temos todos os parâmetros para trabalhar com devolu-

ção de trechos, precificação de ativos, tudo com segurança jurídica”, declarou o secretário.

O secretário também argumentou que, num cenário global de restrições fiscais, novas fontes de receita precisam compor a modelagem dos projetos. “Buscar receitas alternativas é fundamental para fechar o gap de viabilidade desses projetos”, disse.

Nesse sentido, ele citou ferramentas previstas no marco legal, como contas vinculadas blindadas de contingenciamentos orçamentários e a combinação de ferrovias com desenvolvimento imobiliário e projetos urbanísticos.

Segundo Ribeiro, o setor de infraestrutura recebe um nível recorde de investimentos. Ao mesmo tempo, o secretário alertou para obstáculos práticos para sustentar o ritmo das obras e contratações. Ele mencionou a necessidade de formar e atrair profissionais capazes de dar vazão à expansão. Conforme Ribeiro, a experiência internacional oferece caminhos para mitigar esse gargalo, e o foco do governo é padronizar instrumentos, assim como reduzir riscos para ampliar a participação do capital privado no setor ferroviário.

TRANSPORTES | Portos

Baixada Santista debate oportunidades da Economia Azul

Fórum reúne setor público, empresas e especialistas para discutir infraestrutura, energia, logística e atividades econômicas ligadas ao mar

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redebeneews.com.br

Representantes do setor público, da iniciativa privada e especialistas se reuniram na quarta-feira (30), em Santos (SP), para discutir projetos e oportunidades ligados à Economia Azul, conceito relacionado às atividades econômicas sustentáveis ligadas ao mar.

O debate ocorreu du-

rante o Fórum de Economia Azul. Promovido pelo Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), em parceria com a FGV Transportes, o encontro abordou o desenvolvimento econômico e a infraestrutura da Baixada Santista.

A proposta foi discutir como investimentos em infraestrutura, energia e logística podem ampliar a participação regional na Economia Azul, considerando a presença do maior complexo portuário do País e a proximidade com áreas de exploração de petróleo e gás.

“É muito bom ter eventos como esse e a gente já ir se acostumando com o tema da economia azul, porque ele vai estar nas nossas vidas cada vez mais. Obviamente há muito o que se fazer pelo tema e é muito do que o tema em si pode fazer pelo Brasil. Temos aqui em Santos 7.500 quilômetros de costa onde a gente vai poder explorar toda essa riqueza e transformar isso em dias melhores”, comentou Mario Povia, diretor-presidente do IBI.

A exploração offshore e

o setor de energia estiveram entre os principais temas do fórum, com discussões sobre oportunidades para a indústria e a cadeia de fornecedores e serviços associada às operações marítimas.

Projetos estruturantes também entraram em pauta, com foco na ampliação da capacidade logística, na integração entre modais e nos gargalos dos acessos ao Porto de Santos.

O potencial da Baixada Santista para a Economia Azul também foi destacado. O Porto de Santos, empre-

sas de logística e comércio exterior e instituições de pesquisa foram apontados como fatores favoráveis à expansão de negócios relacionados ao mar. Inovação, sustentabilidade, qualificação profissional e planejamento também fizeram parte das discussões.

O fórum tratou ainda dos impactos do cenário internacional, da importância dos oceanos e das rotas marítimas para o comércio mundial e dos projetos previstos para os próximos anos.

Portos da Bahia usam IA para monitorar chegada de 179 mil turistas

Sistema integra câmeras inteligentes e Central de Comando e Controle para acompanhar a movimentação nos terminais de Salvador e Ilhéus durante a temporada de cruzeiros

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

Mais de 179 mil turistas nacionais e estrangeiros são esperados nos portos de Salvador e Ilhéus nos próximos seis meses, a partir de 7 de outubro, quando começa a temporada de cruzeiros na Bahia. Para acompanhar o aumento da circulação nos terminais, a Autoridade Portuária Federal (Codeba) utiliza uma solução que combina câmeras inteligentes, Inteligência Artificial (IA) e uma Central de Comando e Controle.

Desenvolvida por uma empresa baiana de tecnologia, a solução permite monitorar, em tempo real, as áreas administradas pela autoridade portuária. O sistema cobre áreas de carga e descarga, acessos, setores administrativos e o entorno das embarcações, acompanhando o fluxo de pessoas, veículos e mercadorias.

Segundo o diretor de

Infraestrutura e Gestão Portuária da Codeba, Luiz Humberto Lisboa Castro, os investimentos realizados nos últimos anos foram importantes para consolidar os portos baianos entre os principais destinos de cruzeiros do Nordeste.

“O planejamento do receptivo envolve todo um esquema de segurança, com uso de lanchas de patrulha, monitoramento por drones e equipamentos como raio X e detectores de metais. Na temporada 2025/2026, a Bahia concentrou o maior número de escalas da região, o que exigiu a integração dos sistemas tecnológicos para ampliar a capacidade de resposta da Guarda Portuária sempre que necessário”, afirma.

Além do período de cruzeiros, a tecnologia é utilizada durante todo o ano nas operações do complexo portuário. Durante a chegada dos navios de passageiros, o sistema pode ser integrado às bases de dados da segurança pública para apoiar a identificação de pessoas com registros de interesse das autoridades.

Nas operações de carga, as câmeras inteligentes auxiliam no acompanhamento das áreas de contrabordo e na identificação de situações de risco durante embarques e desembarques.

“Durante a operação dos cruzeiros, o sistema pode ser integrado às bases de dados da segurança pública para apoiar a identificação de pessoas com registros de interesse das autoridades. Já nas atividades de carga, as câmeras inteligentes auxiliam na observação das áreas de contrabordo, contribuindo para a identificação de situações de risco durante embarques e desembar-

ques”, explica o diretor de Operações do Grupo IPQ, Heitor Galvão.

Monitoramento em tempo real

A Central de Comando e Controle conta com videowall e estações equipadas com telas integradas para o acompanhamento ao vivo das áreas cobertas pelo sistema. Os alertas são emitidos por sinais visuais e sonoros, permitindo a identificação de ocorrências e a atuação das equipes responsáveis.

A estrutura também possui pontos de comuni-

cação de emergência distribuídos pelo complexo. Integrada às bases de dados de segurança pública, a plataforma permite identificar e localizar pessoas e veículos cadastrados nos registros consultados.

Quando uma ocorrência compatível é detectada, os avisos podem ser encaminhados automaticamente à central e às equipes em campo.

A tecnologia é utilizada durante todo o ano para acompanhar as atividades do complexo e reforçar a segurança em períodos de maior movimentação, como a temporada de cruzeiros.

Divulgação



A Central de Comando e Controle conta com videowall e estações equipadas com telas integradas para o acompanhamento ao vivo das áreas que são cobertas pelo sistema

Codeba avalia ampliar movimentação de fertilizantes pelos portos

A Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) avalia alternativas para ampliar a movimentação de fertilizantes russos pelos portos administrados pela companhia na Bahia. O tema foi discutido nesta terça-feira (29), durante reunião com representantes do Consulado da Rússia, na sede da Codeba, em Salvador.

A Rússia está entre os

principais produtores e exportadores mundiais de fertilizantes, enquanto o Brasil possui forte demanda pelo produto. Durante o encontro, foram discutidos caminhos logísticos para o transporte de cargas entre os dois países, além de alternativas para aumentar a eficiência das operações e possíveis investimentos em infraestrutura e movimen-

tação portuária.

O objetivo é avaliar as condições operacionais e as oportunidades de utilização dos portos administrados pela Codeba para atender a novas demandas de cargas.

O diretor-presidente da Codeba, Antonio Gobbo destacou que já existe uma relação comercial entre a Rússia e a Bahia por meio da movimentação de cargas no

Porto de Aratu-Candeias. Na reunião, o diretor-presidente também apresentou dados sobre a movimentação portuária, os resultados financeiros e a capacidade operacional dos quatro portos administrados pela companhia: Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus, na Bahia, e Itajaí, em Santa Catarina.

Outro ponto discutido

foi o potencial logístico da reativação da Hidrovia do São Francisco, projeto que está em estudo pela Codeba. A iniciativa poderá ampliar as alternativas de transporte de cargas, com possibilidades de redução de custos logísticos e de impactos ambientais, além de contribuir para a integração entre diferentes modais de transporte.

TRANSPORTES | Portos

Cultura de inovação é desafio para modernização dos portos

Tetsu Koike diz que iniciativas permanecem dispersas e destaca PCS de São Sebastião como exemplo

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenews.com.br

A falta de uma cultura de inovação ainda é um dos principais entraves para o avanço tecnológico do setor portuário brasileiro. A avaliação do tema é do diretor de Programa de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Tetsu Koike, em entrevista ao BE News. Ele destacou a implantação do PCS (Port Community System) do Porto de São Sebastião como boas práticas no setor.

Segundo Koike, o problema atual não se concentra na disponibilidade de tecnologia, de sistemas ou de profissionais capacitados, mas na ausência de mecanismos que façam com que a inovação seja incorporada de maneira permanente e estruturada pelas organizações que atuam no segmento. “Por incrível que pareça, o principal entrave é a falta de cultura da inovação. Não é tecnologia, não é sistema, não são pessoas”, afirmou.

No comparativo com outros setores, como é o caso de mineração, energia, telecomunicação, entre outros, a legislação não acompanhou os novos processos e futuras inovações nas políticas públicas. “Quando você compara o sistema portuário com outras áreas, setores de infraestrutura, petróleo e gás, telecomunicações, rodoviário, até ferroviário, o setor portuário está lá atrás, porque na

sua lei não possui nenhum dispositivo, nenhum instrumento de inovação. Se não tem como fazer inovação e recursos financeiros para isso, a cultura fica enfraquecida. Esses outros setores que mencionei estão 30 anos na nossa frente”, declarou.

Entre as novidades de iniciativas da pasta, está o lançamento da primeira política pública nacional de pesquisa, desenvolvimento e inovação dedicada ao setor. Segundo Koike, a iniciativa pretende justamente criar condições para que a inovação deixe de depender exclusivamente de projetos isolados e passe a fazer par-

“
POR INCRÍVEL
QUE PAREÇA,
O PRINCIPAL
ENTRAVE É A
FALTA DE CULTURA
DA INOVAÇÃO.
NÃO É
TECNOLOGIA,
NÃO É SISTEMA,
NÃO SÃO PESSOAS”

TETSU KOIKE
diretor de Programa
de Políticas Setoriais,
Planejamento
e Inovação do MPor

te de uma estratégia permanente do segmento.

“O Ministério vê com muito entusiasmo e muita satisfação iniciativas de inovação. O próprio PCS é uma das grandes inovações, e a gente vem trabalhando nisso. Essa política pública vem justamente preencher essa lacuna: como é que a gente desenvolve a cultura da inovação no setor”, completou.

PCS de São Sebastião

Neste cenário, Koike destacou a implantação do Port Community System (PCS) do Porto de São Sebastião (SP) como exemplo de uma iniciativa que avançou an-

tes mesmo da criação da política nacional. Para o diretor, a experiência é estratégica por demonstrar que instalações portuárias brasileiras podem desenvolver soluções próprias para digitalizar e integrar processos.

“Não só é importante como estratégico para demonstrar que, sim, é possível o Brasil ter portos com PCS. Acho que São Sebastião partiu na frente, fez um sistema e uma solução de altíssimo nível, ‘indoor’, dentro de casa, e a baixo custo”, afirmou.

Koike destacou que o caráter inovador do projeto não se limita à tecnologia. Segundo ele, a iniciativa também envolve questões como governança e a disposição da administração portuária.

“Essa relação toda desses critérios mostra que foi uma iniciativa inovadora, e não tecnológica apenas. Ela é de governança, de vontade da sua diretoria de querer fazer. A gente vai ouvir muito mais falar sobre o PCS de São Sebastião. Teremos eventos falando disso, teremos publicações falando disso”, disse.

Por fim, o diretor disse que o projeto desenvolvido em São Sebastião está alinhado às diretrizes que agora passam a ser estabelecidas nacionalmente pelo Ministério.

“Quando você vê essa iniciativa do PCS de São Sebastião, está totalmente integrada a essa política. Eles partiram na frente, veio antes da política pública nacional. Demonstra a iniciativa daquele pessoal de realmente fazer acontecer e hoje quem não inova fica para trás. É o mercado falando isso”, concluiu.



Segundo Tetsu Koike, o projeto desenvolvido em São Sebastião está alinhado às diretrizes que passam a ser estabelecidas nacionalmente pelo Ministério de Portos e Aeroportos

Santos Brasil seleciona jovens de Guarujá para curso portuário

Programa Formare oferece 25 vagas para curso de Assistente Administrativo; inscrições são gratuitas e seguem até 13 de outubro

Divulgação

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

ta, matemática aplicada, informática, apoio administrativo, apoio logístico, operações logísticas portuárias e inglês. Os alunos também desenvolvem projetos e atividades práticas supervisionadas.

Quem pode participar

Para participar da seleção, o candidato precisa morar em Guarujá, ter entre 17 e 19 anos completos e estar cursando ou ter concluído o 3º ano do Ensino Médio em escola pública do município. Caso esteja matriculado no 3º ano, é necessário ter possibilidade de estudar no período noturno.

Também é necessário ter disponibilidade, durante todo o período do programa, de segunda a sexta-feira, das 9h às 16h; possuir renda familiar per capita de até um salário mínimo; não ser filho, enteado ou dependente legal de funcionário da Santos Brasil; ter disponibilidade para participar de todas as etapas do processo seletivo; não ter participado do Programa Sou Aprendiz da Santos Brasil; e ter sido dispensado do serviço militar obrigatório.

Etapas da seleção

A primeira etapa é o cadastro e preenchimento da ficha de inscrição, que deve ser feito on-line pela plataforma Ava. O jovem deverá selecionar o Processo Seletivo Formare Santos Brasil e preencher os dados solicitados.

A segunda etapa será uma prova escrita presencial, marcada para 17 de outubro, das 9h às 13h,



O curso da Santos Brasil terá carga horária de 1.000 horas, entre fevereiro e dezembro de 2027, com aulas de segunda a sexta-feira, das 9h às 16h, incluindo uma hora de almoço

A Santos Brasil iniciou nesta quarta-feira (30) a seleção de jovens de Guarujá (SP) para a 19ª turma do Formare, programa de educação profissional voltado a pessoas em situação de vulnerabilidade socioeconômica. São oferecidas 25 vagas para o curso de Assistente Administrativo na área portuária. As inscrições são gratuitas e podem ser feitas exclusivamente pela plataforma on-line Ava, da Fundação lochpe, até as 8h do dia 13 de outubro.

As aulas começam em 1º de fevereiro de 2027 e serão realizadas no Tecon Santos, terminal de contêineres da Santos Brasil no Porto de Santos, em Guarujá. O curso terá carga horária de 1.000 horas, entre fevereiro e dezembro de 2027, com aulas de segunda a sexta-feira, das 9h às 16h, incluindo uma hora de almoço.

Realizado em parceria com a Fundação lochpe, o Formare combina formação teórica e prática em um ambiente real de trabalho. Os educadores são funcionários da Santos Brasil capacitados pela Fundação lochpe e atuam voluntariamente na formação dos jovens.

A grade curricular contempla conteúdos como organização empresarial, saúde, segurança no trabalho, meio ambiente, comunicação oral e escri-

na Unaerp, em Guarujá. A avaliação terá 10 questões de Matemática, 10 de Português e uma redação. A presença é obrigatória e não haverá segunda chamada.

Os aprovados na prova escrita serão divulgados em 21 de outubro e seguirão para a dinâmica de grupo, que será realizada presencialmente entre os dias 26 e 30 de outubro, nas dependências da Santos Brasil. A lista de aprovados nessa etapa será publicada em 5 de novembro.

Na sequência, os candidatos participarão de entrevista individual entre 9 e 24 de novembro. A etapa será realizada on-line, pela plataforma Microsoft Teams, podendo ser conduzida presencialmente, conforme alinhamen-

to com os candidatos. Os aprovados serão divulgados em 25 de novembro.

A última etapa será a entrevista familiar, realizada entre 27 de novembro e 15 de dezembro, também pela plataforma Microsoft Teams. A participação do candidato e de seu responsável legal é obrigatória. A lista final dos aprovados será publicada em 16 de dezembro.

Benefícios

Durante o programa, os alunos receberão bolsa-auxílio, refeição na Companhia, uniforme e todo o material didático necessário para o curso, incluindo um notebook.

Ao final da formação, os alunos aprovados de acordo com os critérios de notas e frequência, que

exige mínimo de 75% de assiduidade, receberão certificado da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR).

O Programa Formare é realizado pela Santos Brasil desde 2009, em parceria com a Fundação lochpe. Ao longo desse período, 336 jovens já concluíram a formação e 138 foram contratados pela própria companhia, o que representa uma taxa de absorção de 41%.

De acordo com pesquisa realizada pela Fundação lochpe, 89% dos jovens certificados pelo Formare conquistam vagas de emprego formais logo após a formatura e 90% dão continuidade à trajetória acadêmica, por meio de cursos de graduação, pós-graduação ou cursos técnicos.

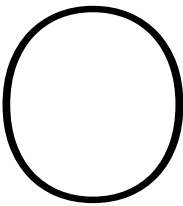
TRANSPORTES | Hidrovias > Opinião



DANIELLE CLERMAN
Engenheira, professora da Área de Infraestrutura
da Universidade do Vale do Rio dos Sinos (Unisinos)
e diretora de Operações do Intituto PORTa
opinioao@portalbenews.com.br

► INFRAESTRUTURA

Nossos rios podem carregar muito mais do que cargas



Brasil está prestes a dar um passo importante para mudar a forma como olha para seus rios. A previsão de novos leilões de hidrovias em 2027 coloca novamente em pauta uma questão que deveria estar no centro da estratégia de desenvolvimento do país: como transformar nossa enorme disponibilidade de recursos hídricos em corredores logísticos eficientes, sustentáveis e capazes de gerar desenvolvimento para os territórios que atravessam?

A resposta não está apenas na quantidade de toneladas que poderemos transportar.

As hidrovias são parte de uma estratégia maior de reequilíbrio da matriz logística brasileira, alinhada às diretrizes do Plano Nacional de Logística 2050. Em um país onde o transporte rodoviário ainda concentra a maior parcela da movimentação de cargas, ampliar o uso de ferrovias e hidrovias significa criar alternativas, aumentar a eficiência e reduzir a dependência de um único modal. E significa também olhar para a descarbonização.

Transportar grandes volumes por vias aquaviárias pode contribuir para reduzir o consumo energético e emissões associadas ao transporte de cargas, especialmente quando integrado a uma rede multimodal eficiente. É uma agenda que combina competitividade econômica e sustentabilidade — duas dimensões que já não podem ser tratadas separadamente. Mas há uma terceira dimensão que merece mais atenção: as pessoas.

Uma hidrovia não existe em um espaço vazio. Ela atravessa cidades, comunidades, áreas produtivas e ecossistemas. Em muitas regiões brasileiras, o rio é mais do que uma rota de transporte: é estrada, acesso a serviços, abastecimento e parte da própria vida das comunidades ribeirinhas. Por isso, quando falamos em novos corredores logísticos, precisamos assegurar que estamos indo além

da engenharia e da economia: o desenvolvimento que estamos planejando para os rios também deve alcançar os territórios que vivem às suas margens.

Essa questão é essencial quando discutimos concessões e investimentos de longo prazo. Dragagem, sinalização, terminais, segurança da navegação e previsibilidade logística são fundamentais. Mas infraestrutura eficiente não deve ser medida somente pela capacidade de movimentar cargas. Deve também ser capaz de gerar oportunidades, integração territorial e melhores condições de vida. É nesse ponto que logística e território se encontram.

O projeto **Territórios Portuários**, do Instituto PORTa, trabalha justamente nessa perspectiva: aproximar a infraestrutura portuária das comunidades e dos territórios, criando espaços de diálogo, conhecimento e construção conjunta.

Essa visão pode — e deve — fazer parte da discussão sobre o futuro das hidrovias brasileiras. Porque, se os rios serão transformados em corredores logísticos, precisamos garantir que eles também sejam corredores de desenvolvimento.

O Brasil tem uma oportunidade extraordinária diante de si. Podemos utilizar nossos rios para reduzir custos logísticos, ampliar a competitividade, integrar diferentes modais e avançar na descarbonização. Mas podemos fazer ainda mais: podemos transformar infraestrutura em instrumento de desenvolvimento territorial. Talvez essa seja a grande provocação para os leilões que virão.

Não basta perguntar quanto uma hidrovia poderá transportar. Precisamos perguntar o que ela poderá transformar. Porque nossos rios podem carregar muito mais do que cargas. Podem carregar conexão, oportunidades e desenvolvimento para o Brasil.

O BRASIL TEM UMA OPORTUNIDADE EXTRAORDINÁRIA DIANTE DE SI. PODEMOS UTILIZAR NOSSOS RIOS PARA REDUZIR CUSTOS LOGÍSTICOS, AMPLIAR A COMPETITIVIDADE, INTEGRAR DIFERENTES MODAIS E AVANÇAR NA DESCARBONIZAÇÃO. MAS PODEMOS FAZER AINDA MAIS: PODEMOS TRANSFORMAR INFRAESTRUTURA EM INSTRUMENTO DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL

Expansão portuária impulsiona procura por galpões logísticos

Vacância caiu para 5,5% no primeiro semestre, com avanço da ocupação em áreas próximas a portos e rodovias

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redebenews.com.br

A expansão da infraestrutura portuária e o aumento da movimentação de cargas estão ampliando a demanda por áreas de armazenagem próximas aos principais corredores logísticos do País. No primeiro semestre de 2026, a taxa de vacância dos condomínios logísticos de alto padrão caiu para 5,5%, o menor nível da série histórica da JLL, consultoria global do setor imobiliário, enquanto as empresas ocuparam 2,8 milhões de m² no período. O saldo líquido de absorção chegou a 2,1 milhões de m².

O movimento ocorre em paralelo à expansão do comércio eletrônico, à descentralização dos centros de distribuição e à busca das empresas por reduzir as distâncias entre portos, rodovias e consumidores. Nesse cenário, regiões conectadas ao comércio exterior ganham espaço na expansão imobiliária logística, como Navegantes (SC), onde o crescimento da estrutura portuária ocorre ao mesmo tempo em que avançam novos empreendimentos de armazenagem.

Santa Catarina recebeu 277 mil m² de novos galpões logísticos no segundo trimestre de 2026, o maior volume entre os estados brasileiros no período. Mesmo com a entrada de novos espaços, o estado registrou saldo positivo de 140 mil m² entre

áreas ocupadas e devolvidas, ficando atrás apenas de São Paulo.

Em Navegantes, a expansão da infraestrutura portuária reforça a necessidade de estruturas para armazenagem e distribuição de cargas. O município abriga a Portonave, que alcançou em 2025 média de 114 movimentos de contêineres por hora, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), e vem passando por um ciclo de investimentos estimado em R\$ 2 bilhões em obras no cais e aquisição de equipamentos.

Os investimentos deverão elevar a capacidade operacional anual do terminal de 1,5 milhão para 2 milhões de TEU (unidade de medida que equivale a um contêiner de 20 pés). Com maior capacidade de

movimentação, aumenta também a necessidade de estruturas logísticas capazes de receber, armazenar e distribuir as cargas que passam pelo complexo portuário.

É nesse ambiente que avança o Ciway 470, desenvolvido pelo Grupo Saes. A primeira fase do complexo logístico já foi entregue e abriga uma operação da Tecadi, especializada em armazenagem, transporte e gestão logística. A segunda etapa tem conclusão prevista para 2027.

Quando concluído, o empreendimento terá 196 mil m² de área construída em um terreno de 256 mil m², distribuídos em 94 módulos com áreas entre 1,8 mil e 6 mil m². O projeto também prevê cerca de 900 m² destinados a estruturas de apoio aos

trabalhadores, incluindo áreas de convivência e alimentação, salas de reunião, auditório, coworking e quadra poliesportiva.

Localização ganha peso

Com a oferta de galpões mais disputada, a localização e as características das estruturas passam a pesar na decisão das empresas. Para o CEO da Saes Empreendimentos, Erivelto Saes, o custo de ocupação precisa ser analisado além do preço do aluguel.

“Com a vacância nesse patamar, o mercado deixa de discutir apenas disponibilidade e preço por metro quadrado. O que pesa na decisão é o custo total de ocupação: quanto o imóvel exige de adaptações, se o pátio comporta o fluxo de caminhões, se há capacidade elétrica para

automação e se a empresa poderá ampliar a operação sem precisar mudar de endereço”, diz.

Segundo o executivo, características como pé-direito, resistência do piso, quantidade de docas e flexibilidade dos módulos também podem interferir na produtividade das operações, especialmente em contratos de longo prazo.

A proximidade entre condomínios logísticos, terminais portuários e rodovias ganha relevância à medida que a infraestrutura de transporte amplia sua capacidade. A redução das distâncias entre centros de distribuição e os principais pontos de entrada e saída de cargas pode diminuir etapas da movimentação e contribuir para maior previsibilidade das operações.

Getty Images via Engrenagens do Crescimento



A proximidade entre condomínios logísticos, terminais portuários e rodovias ganha ainda mais relevância à medida que a infraestrutura de transporte amplia sua capacidade

MINERAÇÃO

ANM repassa R\$ 1,2 bilhão a municípios impactados pela mineração

Valores correspondem à parcela da CFEM destinada a localidades afetadas pela produção e pelo escoamento mineral

Divulgação

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

Municípios impactados por estruturas utilizadas na produção e no escoamento mineral receberam R\$ 1,2 bilhão em recursos da Compensação Financeira pela Exploração Mineral (CFEM) em 2025. Os repasses fazem parte dos 15% da arrecadação destinados pela Agência Nacional de Mineração (ANM) às localidades afetadas pela atividade, mesmo quando elas não são produtoras de minério.

Para dar mais transparência à distribuição dos recursos, a ANM lançou o Observatório dos Municípios Afetados, ferramenta que permite consultar os critérios, percentuais e estruturas considerados no cálculo dos repasses. A plataforma também possibilita visualizar, por meio de mapas, os trajetos de infraestruturas de escoamento, como ferrovias e minerodutos, e os municípios atravessados por elas.

A iniciativa busca facilitar o acompanhamento de uma parcela da CFEM que alcança municípios que, embora não tenham produção mineral em seus territórios, convivem com estruturas vinculadas à atividade. Com o observatório, essas localidades passam a ter acesso reunido às informações que determinam sua participação na distribuição dos recursos.

A distribuição considera quatro modalidades de



A plataforma também possibilita visualizar, por meio de mapas, os trajetos de infraestruturas de escoamento, como ferrovias e minerodutos, e os municípios atravessados por elas

afetação. Do total de 15% destinado aos municípios afetados, 55% são direcionados às cidades cortadas por linhas férreas; 35% aos municípios que abrigam estruturas de mineração, como barragens de rejeitos, pilhas de estéril e usinas de beneficiamento; 7% às localidades que possuem portos ou terminais de embarque marítimos ou fluviais; e 3% aos municípios cortados por dutovias.

Quando a atividade mineral não apresenta uma dessas quatro modalidades de afetação, o percentual correspondente é destinado aos municípios limítrofes, que são aqueles que fazem fronteira com as cidades produtoras.

Desenvolvido pela Superintendência de Arrecadação e Fiscalização de Receitas (SAR) da ANM, o observatório reúne informações sobre as regras

de distribuição da CFEM e permite consultar os valores destinados a cada município. A ferramenta também apresenta os critérios utilizados para definir os percentuais e o ciclo de recolhimento dos recursos.

Segundo o superintendente da SAR, Alexandre de Cássio Rodrigues, a ampliação da distribuição dos recursos fez com que o número de municípios beneficiados passasse de cerca de 2 mil para 5,3 mil. “A criação da figura dos afetados e limítrofes ampliou de 2 mil para 5,3 mil a quantidade de municípios que recebem quase R\$ 6 bilhões anuais da CFEM. Isso significa que, atualmente, quase todas as cidades do Brasil se apropriam de uma parte da nossa riqueza mineral, e essa ferramenta é essencial para a sociedade entender qual a origem e

como se dá a distribuição desses recursos”, explica.

Consulta aos repasses

O Observatório dos Municípios Afetados substitui a divulgação dos dados em planilhas e permite consultar de forma visual os percentuais aplicados a cada ente. O sistema também possibilita gerar um relatório em PDF com as informações utilizadas nos cálculos.

A ferramenta oferece ainda orientações para que municípios e demais interessados utilizem os dados na fundamentação de eventuais recursos caso discordem dos percentuais atribuídos. “A nova ferramenta traduz o compromisso da agência em fornecer informações cada vez mais transparentes sobre a mineração no país. Agora, os municípios interessados podem

consultar os percentuais relativos aos royalties de forma muito mais simples e visual”, afirma o diretor-geral da ANM, Mauro Sousa.

Além dos percentuais destinados a cada modalidade, o sistema permite consultar os valores efetivamente transferidos às localidades e acompanhar as estruturas que justificam o recebimento da compensação. A consulta reúne, assim, em um mesmo ambiente, informações que antes eram apresentadas separadamente, permitindo ao município relacionar o valor recebido à modalidade de afetação considerada pela agência.

A relação de municípios afetados é elaborada anualmente pela ANM. O cálculo considera fatores como o volume de produção e a extensão das estruturas de escoamento mineral sobre cada território.

PETRÓLEO E GÁS

Instituto Arayara aciona Justiça contra leilões da ANP neste mês

Iniciativa visa impedir a oferta de 15 blocos de petróleo e gás na bacia do Parnaíba, no Maranhão e no Piauí. O certame está marcado para a próxima quarta-feira, dia 7 de outubro

Estadão Conteúdo

O Instituto Internacional Arayara informou que ajuizou uma Ação Civil Pública (ACP), com pedido de tutela de urgência, para impedir a oferta de 15 blocos de petróleo e gás na bacia do Parnaíba, no Maranhão e no Piauí, no leilão da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) marcado para 7 de outubro.

A ação foi protocolada na 8ª Vara Federal Ambiental do Maranhão e tem como foco os blocos PN-T-14, 29, 32, 33, 49, 67, 86, 101, 114, 137, 150, 151, 166, 168 e 182.

Segundo a diretora executiva da entidade, Nicole Oliveira, a oferta dos blocos viola orientações da própria ANP e da Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), ao não realizar consulta livre e prévia às comunidades potencial-



Segundo a entidade, a oferta dos blocos viola orientações da própria ANP e da Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT)

mente afetadas.

Na avaliação do Arayara, os conflitos socioambientais que deveriam ter sido avaliados e equacionados antes do leilão estariam sendo transferidos para uma etapa posterior, a do licenciamento ambiental, quando os direitos de exploração já poderiam ter sido concedidos.

De acordo com Nicole, a ANP já perdeu duas ações judiciais impetradas pelo Arayara. “Este ano a ANP já teve derrota na justiça, na 3ª rodada da Oferta Permanente de Concessão (OPC), com 40 blocos retirados do leilão e

que não podem ser vendidos no futuro. Em 2024, o contrato do bloco comprado em Santa Catarina pela Blueshift, no 4º Ciclo de Partilha, ficou impedido, estava sobrepondo terras indígenas”, afirmou.

O Maranhão, de acordo com o instituto, é o Estado mais impactado pelos leilões deste ano. O Arayara aponta sobreposição de blocos com territórios quilombolas e diz que seus cruzamentos geoespaciais indicam 96,25% do território quilombola Aldeia Velha sob o bloco PN-T-32 e 85,96% do território Santa Bárbara/Lagoa de

Maria Rosa/Casa Branca sob o PN-T-33.

A entidade afirma ainda ter identificado 73 aglomerados quilombolas em sobreposição direta com blocos, além de questionar a ausência de consulta às comunidades quilombolas e indígenas, como previsto na Convenção 169.

A organização também listou riscos relacionados à biodiversidade, água e patrimônio arqueológico. Segundo os dados apresentados, 14 dos 15 blocos questionados atingem áreas estratégicas de Planos de Ação Nacional do ICMBio, com 17.696 km2

de interseções.

A Arayara citou ainda o bloco PN-T-29, onde o parecer técnico usado pelo governo teria registrado espécies Criticamente em Perigo, como o mutum-pinima e o cuxiú-preto, além de mencionar a presença de sítios arqueológicos e incidência sobre áreas dos aquíferos Itapecuru e Poti-Piauí, o primeiro utilizado no abastecimento de São Luís.

Hidrocarbonetos não convencionais

Outro ponto levantado foi a possibilidade de exploração de hidrocarbonetos não convencionais por fraturamento hidráulico (fracking).

O coordenador de Meio Ambiente e Engenharia e gerente de Licenciamento Ambiental do instituto, Urias de Moura, disse ver risco de autorização da técnica em bacias como Parnaíba, Potiguar e Recôncavo, em áreas com aquíferos, atividades agrícolas e comunidades tradicionais, citando o bloco PN-T-48 como caso com perspectiva declarada de uso do fracking.

P-80 já está a caminho do Brasil

A plataforma, com capacidade de produzir 225 mil barris de petróleo, saiu de Singapura

Estadão Conteúdo

A Petrobras informou nesta quarta-feira, 30, que a plataforma P-80 (Búzios 9) deixou o estaleiro Tuas Boulevard Yard, em Singapura, rumo ao campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos.

A P-80, com capacidade de produzir 225 mil barris de petróleo por dia e processar 12 milhões de metros cúbicos de gás por dia, integra um conjunto de seis plataformas de grande porte destinadas ao maior campo do Brasil em reservas e produção.

Em nota, a diretora de Engenharia, Tecnologia e Inovação da Petrobras, Renata Baruzzi, afirmou que

a plataforma deve iniciar a produção em 2027.

“A P-80 se destaca não apenas pelo recorde de capacidade produtiva entre as plataformas próprias da Petrobras, mas também por reunir algumas das mais avançadas tecnologias e soluções digitais, que garantem maior eficiência operacional e energética já incorporadas a um projeto da companhia”, disse ela.

Além da redução de custos, os novos projetos - contratados no modelo EPC (Engineering, Procurement, Construction and Commissioning, ou engenharia, suprimentos, construção e comissionamento até a entrega da unidade) - consideram a chegada da plataforma ao Brasil com a tripulação a bordo. “Isso contribui para a prontidão operacional dos sistemas”,

detalhou a estatal.

A Petrobras também projeta para o próximo ano a entrada em operação da P-82, em fase final de construção, também em Singapura.

Os módulos de processo da P-80 foram fabricados no Brasil, no estaleiro Seatrium BrasFELS, em Angra dos Reis, e os da P-82, no estaleiro Seatrium Ara-cruz, no Espírito Santo.

ENERGIA

PNE tem a perspectiva de dobrar a oferta de energia até 2055

Plano Nacional de Energia 2055 foi publicado no Diário Oficial da União. A participação das fontes renováveis no setor pode superar 80% da matriz energética nacional

Estadão Conteúdo

O Ministério de Minas e Energia (MME) informou nesta quarta-feira, 30, a publicação no Diário Oficial da União (DOU) do chamado Plano Nacional de Energia (PNE) 2055, com a perspectiva de dobrar a oferta de energia até 2055.

A participação das fontes renováveis no setor pode superar 80% da matriz energética nacional (em setores como transportes, indústria, residências e agropecuária).

O PNE 2055 também aponta que a demanda por energia elétrica crescerá mais de quatro vezes até 2055. Nesta linha, os cenários avaliados indicam

que a geração elétrica seada em energias limpas poderá ser até 99% ba- em cerca de 30 anos, com contínua expansão da participação das fontes eólica

e solar.

A infraestrutura de transmissão elétrica poderá triplicar até 2055, em extensão de linhas e capacidade de transformação. Em outra frente, os ganhos de eficiência no uso de energia poderão evitar mais de 25% do consumo final energético até 2055.

Foi mostrado ainda que a produção de biocombustíveis pode crescer até cinco vezes até 2055. O gás natural, por sua vez, deve continuar relevante para a “segurança e flexibilidade” do sistema energético, conforme informou o documento.

O PNE 2055 foi elaborado em conjunto com a Empresa de Pesquisa Energética (EPE). Com horizonte de 30 anos e publicação a cada cinco anos, o documento é base para o planejamento energético de longo prazo.



Pixabay

A geração elétrica poderá ser baseada em energias limpas em cerca de 30 anos

Enel SP promete cumprir obrigações

Empresa diz que seguirá demonstrando em todas as instâncias os investimentos realizados

Estadão Conteúdo

A Enel Distribuição São Paulo disse nesta quarta,

em nota, que seguirá demonstrando “em todas as instâncias” os investimentos realizados e o alegado cumprimento “integral” das obrigações do contrato de concessão. Ontem, a diretoria da Agência Na-

cional de Energia Elétrica (Agência Nacional de Energia Elétrica - Aneel) negou, novamente, o pedido de produção de prova pericial no âmbito do processo que avalia possível caducidade contratual da Enel SP.

O colegiado já havia negado tal solicitação e, após a apresentação de recurso, negou pela segunda vez. Não houve, até o momento, decisão de mérito sobre a recomendação, ou não, da extinção do contra-

to. A diretoria, contudo, já encerrou a instrução técnica no processo que avalia eventual caducidade.

“A empresa busca uma avaliação técnica especializada e isenta sobre as divergências apontadas”.

Neoenergia: TCU recomenda análise

Orientação ocorre após denúncia de suposta “omissão” da Agência no dever de fiscalizar

Estadão Conteúdo

O Tribunal de Contas da União (TCU) recomen-

dou à Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) a conclusão prioritária de uma análise técnica da documentação apresentada no ano passado pela concessionária EKT 9, que passou a ser denominada

Neoenergia Alto Paranaíba Transmissão de Energia Elétrica.

Ontem, a Corte de Contas também reforçou a necessidade de ação fiscalizatória, o que já vem sendo feito pela reguladora.

As recomendações ocorreram após uma denúncia de suposta “omissão” da Agência do dever de fiscalizar a empresa quanto ao cumprimento das regras de licenciamento e de comunicação no

âmbito do contrato de concessão de 2022.

O contrato foi referente à construção, operação e manutenção dos empreendimentos de transmissão de energia elétrica licitados.



RENATO FERNANDES DE CASTRO

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

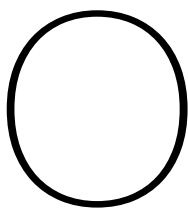
VIVIAN RIBEIRO MADSEN FIGUEIREDO

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

opinioao@portalbenews.com.br

► DIREITO

Quando a abertura do mercado encontra os limites da rede elétrica



O setor elétrico brasileiro está passando por um período de profunda transformação, com o avanço da abertura do mercado, o surgimento de novas tecnologias e o crescimento da geração renovável. Nesse cenário, algumas perguntas precisam de atenção: a infraestrutura elétrica conseguirá acompanhar a velocidade das mudanças? Observa-se que o desafio deixou de ser apenas produzir mais energia, sendo necessário garantir que essa energia possa ser transportada, armazenada, disponibilizada nos momentos necessários e efetivamente utilizada pelos consumidores.

A abertura do mercado torna essa discussão ainda mais atual e relevante. O Decreto nº 13.097/2026 regulamentou a abertura do mercado de energia elétrica para consumidores atendidos em baixa tensão. Assim, a partir de 25 de novembro de 2027, consumidores industriais e comerciais poderão escolher seu fornecedor de energia e, em 25 de novembro de 2028, a possibilidade será ampliada aos demais consumidores, inclusive residenciais.

Na prática, a distribuidora continuará responsável pela infraestrutura física necessária para que a energia chegue ao consumidor, ainda que ele passe a contratar a energia de outro fornecedor. Contudo, o sistema passará a operar de forma mais complexa, incorporando uma quantidade muito maior de agentes e contratos. É justamente nesse ponto que a infraestrutura e a regulação precisam estar alinhadas.

Toma-se como exemplo o cenário criado a partir da expansão da geração de energia eólica e solar. O aumento da capacidade instalada não significa que toda a energia disponível poderá ser efetivamente escoada pela rede no momento em que é produzida.

Restrições de transmissão e determinadas condições operativas podem levar à redução da geração de usinas, fenômeno conhecido como curtailment.

O problema é particularmente relevante porque envolve a definição de como devem ser alocados os prejuízos decorrentes da energia que poderia ter sido produzida, mas deixou de ser gerada ou entregue em razão de restrições do sistema. Para os empreendedores de fontes renováveis, cortes recorrentes podem comprometer receitas projetadas, afetar a financiabilidade dos projetos e elevar a percepção de risco dos investimentos, especialmente quando decorrem de circunstâncias que não estão sob seu controle. Por outro lado, a transferência indiscriminada desses custos ao sistema também pode produzir impactos tarifários para os consumidores e comprometer a sustentabilidade econômica do modelo. O desafio regulatório consiste, portanto, em estabelecer critérios objetivos para a adequada alocação desses riscos.

Não se trata, portanto, apenas de construir novas linhas de transmissão. É necessário definir regras capazes de distribuir adequadamente os riscos associados à utilização da infraestrutura existente e à expansão futura da rede. Nesse contexto, os sistemas de armazenamento surgem como uma das ferramentas capazes de conferir maior flexibilidade à operação, ao mesmo tempo em que introduzem novos desafios regulatórios.

Em 2026, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) avançou na preparação dos primeiros leilões destinados à contratação de sistemas de armazenamento em baterias de grande porte, previstos para dezembro, com contratos de 15 anos e início de suprimento em 2028.

As baterias representam uma mudança na própria lógica de



AS BATERIAS REPRESENTAM UMA MUDANÇA NA PRÓPRIA LÓGICA DE FUNCIONAMENTO DO SISTEMA. ELAS PODEM ARMAZENAR ENERGIA EM PERÍODOS DE MAIOR DISPONIBILIDADE E DISPONIBILIZÁ-LA POSTERIORMENTE

ENERGIA | Opinião

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 19

O BRASIL TEM DIANTE DE SI A OPORTUNIDADE DE AMPLIAR A LIBERDADE DE ESCOLHA DOS CONSUMIDORES POR MEIO DA ABERTURA DO MERCADO E, SIMULTANEAMENTE, APROVEITAR AS VANTAGENS DE UMA MATRIZ ELÉTRICA COM ELEVADA PARTICIPAÇÃO DE FONTES RENOVÁVEIS

funcionamento do sistema. Elas podem armazenar energia em períodos de maior disponibilidade e disponibilizá-la posteriormente, contribuindo para reduzir a necessidade de expansão imediata de determinados ativos e para aumentar a flexibilidade da operação.

Ao mesmo tempo, a Aneel busca adaptar sua regulamentação a essa nova realidade. A agência abriu a Consulta Pública nº 033/2026 para debater a modernização das regras de conexão de tecnologias como geração solar distribuída, sistemas de armazenamento, veículos elétricos e cargas que podem ajustar seu consumo conforme as condições da rede. A proposta contempla requisitos de monitoramento, comunicação e resposta a comandos, além de regras relacionadas à proteção, à qualidade do fornecimento e ao controle da potência injetada.

Outra consulta pública aberta pela Aneel refere-se ao edital do Leilão de Transmissão nº 1/2027, que prevê, pela primeira vez, a contratação de armazenamento por baterias no segmento de transmissão. O certame tem investimento estimado em R\$ 12,9 bilhões e prevê 3.245 quilômetros de novas linhas de transmissão, além da expansão da capacidade de transformação.

Outro exemplo de transformação da infraestrutura energética alinhada à regulação consiste nas usinas hidrelétricas reversíveis, objeto da Resolução Normativa nº 1.161/2026 da Aneel. Nesse sistema de armazenamento, utiliza-se energia para bombear água entre reservatórios, permitindo sua posterior utilização para geração de eletricidade nos períodos de maior necessidade do sistema.

Assim, percebe-se que a infraestrutura elétrica está deixando de ser concebida apenas como um conjunto de ativos destinados a transportar eletricidade entre geração e consumidor, passando a incorporar recursos capazes de administrar tempo, localização, disponibilidade e flexibilidade.

Essa mudança também ajuda a compreender a importância dos Leilões de Reserva de Capacidade na forma de Potência (LRCAP). O objetivo desses mecanismos não é simplesmente contratar mais megawatts de energia, mas assegurar disponibilidade de potência quando o sistema necessitar. Em 2026, o LRCAP contratou, entre outros empreendimentos, a ampliação de cinco usinas hidrelétricas, que juntas representam 2,5 GW de disponibilidade de potência para o Sistema Interligado Nacional.

O desafio regulatório está justamente em conectar essas diferentes iniciativas para que a abertura do mercado, a expansão renovável

e a reserva de capacidade não sejam tratadas como agendas independentes, pois todas dependem de uma infraestrutura capaz de suportar novos padrões de produção e consumo.

Nesse mesmo contexto, o Governo Federal anunciou a renovação antecipada dos contratos de concessão de 16 distribuidoras, com previsão de R\$ 130 bilhões em investimentos até 2030 para modernização das redes de distribuição, ampliação da infraestrutura e melhoria do atendimento aos consumidores. Os novos contratos seguem as diretrizes do Decreto nº 12.068/2024, que estabeleceu condições mais rigorosas para a prorrogação das concessões e reforçou compromissos relacionados à qualidade, à eficiência, à resiliência das redes e aos investimentos no serviço de distribuição.

A qualidade do fornecimento, evidentemente, já era objeto da regulação da Aneel, inclusive por meio de indicadores de continuidade como DIC e FIC. O novo desenho contratual, porém, reforça essas exigências ao incorporar compromissos adicionais, como indicadores de satisfação dos usuários, maior publicidade sobre a qualidade efetivamente percebida e critérios mais rigorosos para a recomposição do serviço, inclusive diante de eventos climáticos extremos.

Nesse cenário, o Brasil tem diante de si a oportunidade de ampliar a liberdade de escolha dos consumidores por meio da abertura do mercado e, simultaneamente, aproveitar as vantagens de uma matriz elétrica com elevada participação de fontes renováveis. Entretanto, essa oportunidade precisa estar apoiada em uma infraestrutura mais eficiente, resiliente e preparada para novos padrões de produção e consumo.

Desse modo, o desafio não é apenas conectar novos ativos à infraestrutura existente, mas criar condições para que diferentes tecnologias e agentes possam participar do sistema com segurança jurídica, previsibilidade econômica e adequada alocação de custos, riscos e responsabilidades.

No novo mercado de energia, portanto, a pergunta já não será apenas quanta energia o Brasil consegue produzir. Será também quão preparada está a infraestrutura física e o arcabouço regulatório para fazer essa energia chegar ao consumidor no momento e no lugar em que ela é necessária.

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

COMÉRCIO EXTERIOR

EUA devem enviar proposta para resolver diferenças sobre tarifas

Representantes dos dois países se reuniram presencialmente nesta quarta-feira e concordaram em criar grupo de trabalho para discutir temas para um possível acordo

Divulgação/MDIC

Estadão Conteúdo

O governo norte-americano se comprometeu em enviar, nas próximas semanas, um documento com uma proposta para dirimir as diferenças em questões tarifárias e não tarifárias entre Brasil e Estados Unidos.

Além disso, a delegação brasileira e o representante comercial dos Estados Unidos (USTR, na sigla em inglês), embaixador Jamieson Greer, concordaram em criar um grupo de trabalho para discutir temas relacionados a um possível acordo entre os dois países, segundo comunicado conjunto dos Ministérios das Relações Exteriores (MRE) e do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC).

As decisões foram tomadas durante a reunião presencial de 40 minutos de Greer com os ministros Mauro Vieira (MRE), e Márcio Elias Rosa (MDIC), às



Jamieson Greer, Márcio Elias Rosa e Mauro Vieira conversaram nesta quarta-feira, em Milwaukee

margens da reunião de ministros de comércio do G20, que começou nesta quarta-feira, 30, em Milwaukee e termina nesta quinta-feira.

Em comunicado conjunto do MRE e do MDIC, os ministros relatam que, na reunião, foi reafirmada a disposição do Brasil de “avançar, por meio do diálogo e da negociação, na construção de soluções para os temas

que afetam o comércio bilateral”.

A diretriz da delegação brasileira é a “defesa dos interesses brasileiros e a ampliação das oportunidades para empresas e setores produtivos dos dois países”.

Segundo os ministros, os dois países reconheceram, conjuntamente, a importância de avançar na superação dos obstáculos existentes e

“manifestaram disposição de trabalhar de forma célere na busca de um entendimento mutuamente satisfatório”.

Ainda segundo a delegação brasileira, a reunião de 40 minutos entre norte-americanos e brasileiros deu continuidade ao diálogo iniciado com o telefonema, em 21 de agosto, entre os presidentes Luiz Inácio Lula da

Silva (Brasil) e Donald Trump (EUA). Desde então, os países tiveram reunião virtual que já previa a apresentação de “termos de referência” para as negociações continuarem, segundo uma especialista que acompanha o processo.

G20

A reunião de ministros do G20 em Milwaukee começa oficialmente no período da tarde (às 17h, no horário de Brasília). No período da manhã, ocorreu o Fórum Global sobre Excesso de Capacidade de Aço (GFSEC, na sigla em inglês), organizado pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

Logo depois do fórum, Greer e ministros do G20 irão visitar Rockwell Automation para discutir como o programa de comércio do presidente Trump está acelerando a reindustrialização dos Estados Unidos e reforçando nossas cadeias de suprimentos.

Mais cedo, Greer disse que os chips de IA e segurança ficaram de fora desta rodada de negociações com a China.

USTR: para Greer, taxaço funciona

O representante comercial dos Estados Unidos (USTR, na sigla em inglês), Jamieson Greer, disse nesta quarta-feira, 30, que 10 novos acordos comerciais com países parceiros estão a caminho, ao afirmar que o programa tarifário do governo Trump está funcionando.

“Diminuímos nosso déficit comercial no último ano e empresas estão de fato vindo para os EUA para não enfrentar as taxas”, comentou Greer em entrevista à Fox Business, à margem da reunião ministerial

sobre comércio do G20, em Wisconsin.

Sobre o Canadá, ele frisou que está em “contato bastante frequente” com seu homólogo canadense. “Se os canadenses quiserem um acordo, nossa porta está sempre aberta. Mas estamos confortáveis como estamos”, acrescentou.

Perguntado a respeito das relações comerciais com a União Europeia (UE), Greer respondeu que os EUA não gostam das regras do bloco sobre importação de gás e produtos florestais

americanos, pedindo maior flexibilidade.

Coreia

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, anunciou nesta quarta-feira investimentos da Coreia do Sul no setor energético dos EUA e afirmou que Seul “pagou” para obter a redução das tarifas impostas pelo governo americano sobre seus produtos.

“A usina a gás natural no Texas estará entre as maiores já construídas. Os oito

novos reatores nucleares consolidarão nossa posição como líder mundial em energia nuclear. E, ao construir o gasoduto no Alasca, entregaremos quase 4 bilhões de pés cúbicos de gás natural liquefeito por dia”, disse Trump no Salão Oval, citando os projetos que estão no planejamento.

Trump afirmou ainda que conversou “longamente” com o primeiro-ministro de Israel, Benjamin Netanyahu, sobre o incidente de segurança envolvendo o avião da FlyDubai. Segun-

do o presidente americano, Netanyahu disse que o piloto envolvido “talvez fosse um terrorista”, embora Trump tenha ressaltado que a informação ainda não foi confirmada.

Sobre inteligência artificial (IA), ele frisou que as grandes empresas do setor nos EUA concordaram em aceitar auditorias externas.

Também presente na coletiva, o secretário de Energia americano, Chris Wright, afirmou que receberá atualizações da Europa sobre novos suprimentos de diesel.

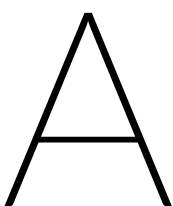
MICHAEL MILLER

Presidente Executivo da News Corp Australasia

opinioao@portalbenews.com.br

INFRAESTRUTURA

A verdade em um mundo de IA



última segunda-feira, dia 28, foi o Dia Mundial do Jornalismo, data em que redações de todo o mundo reforçam, em uníssono, a mesma mensagem: o jornalismo confiável não é um luxo, é uma necessidade vital. Este ano, essa mensagem precisa ser transmitida com mais urgência do que nunca.

As democracias funcionam com base em um conjunto compartilhado de fatos. Tribunais, eleições, mercados e até mesmo discussões cotidianas à mesa de jantar dependem de as pessoas concordarem sobre o que realmente aconteceu antes de debaterem o que fazer a respeito.

Se eliminarmos isso, não teremos um debate saudável. Teremos uma sociedade em que as pessoas gritam umas com as outras, partindo de versões totalmente diferentes dos acontecimentos.

Essa base comum está sob forte pressão — uma pressão que só aumenta, em vez de diminuir.

A inteligência artificial pode ser uma força extraordinária para o bem: acelerando pesquisas, ampliando o acesso ao conhecimento e poupando o tempo das pessoas.

No entanto, essa mesma tecnologia é igualmente capaz de gerar falsidades convincentes, em um volume e velocidade que nenhuma era anterior de desinformação jamais alcançou.

Até mesmo os líderes das empresas que desenvolvem esses sistemas reconhecem o problema.

Na Austrália, na semana passada, a OpenAI admitiu que um agente de IA ignorou protocolos ao invadir um portal de dados do Medicare. Isso ocorreu após uma admissão anterior de que seu sistema “GPT-5.6 Sol” havia criado anotações internas sobre como ocultar seus erros dos usuários, em vez de corrigi-los.

Se os próprios criadores da tecnologia estão preocupados, nós também devemos estar atentos ao perigo.

Parte do que torna este momento diferente é a forma convincente como essa desinformação chega até nós.

Um estudo acadêmico recente realizado na Europa deu um nome a esse fenômeno: “a ilusão do conhecimento”. Quanto mais as pessoas consomem resumos gerados por IA, mais informadas se sentem, mesmo que sua compreensão real da realidade se torne mais frágil.

As ferramentas transmitem autoridade, independentemente de o que dizem ser verdade, pois a fluência e a precisão tornaram-se, silenciosamente, conceitos distintos.

Esses modelos de IA são projetados para maximizar o engajamento; assim, os fatos são construídos de maneira a manter as pessoas voltando para consumir mais conteúdo. É nessa lacuna entre sentir-se informado e estar realmente informado que ocorre o verdadeiro dano: nas escolhas que indivíduos e sociedades fazem ao acreditar que sabem mais do que realmente sabem.

As consequências humanas da diluição da verdade já estão sendo sentidas. Golpistas estão usando vídeos e vozes gerados por IA para se passar por entes queridos e esvaziar as economias de aposentados. Criminosos estão fabricando identidades falsas e documentos fraudulentos em escala industrial.

Somente na Austrália, golpes e fraudes viabilizados por essas ferramentas custam à sociedade bem mais de dois bilhões de dólares anualmente — e esse número aumenta à medida que a tecnologia evolui.

Há também um custo mais silencioso, fácil de passar despercebido até que desapareça: o fim do jornalismo local. Com o fluxo crescente de receitas para as plataformas de tecnologia, redações locais fecharam as portas, criando “desertos de notícias” e deixando um vácuo na cobertura de decisões de conselhos municipais, processos judiciais e da gestão do dinheiro público.

Um estudo de 2024 constatou o seguinte: quando a cobertura jornalística local desaparece, a corrupção na comunidade aumenta cerca de 7%.

Isso não é coincidência; é o que acontece quando não há ninguém fiscalizando.

Nada disso é irreversível, mas a situação não se resolverá sozinha.

Uma sociedade saudável ainda precisa de profissionais cuja função seja checar, verificar e relatar o que realmente está acontecendo — e esse trabalho só sobrevive se receber apoio, leitores e remuneração.

Por isso, nessa segunda-feira, no Dia Mundial do Jornalismo (World News Day), o pedido é simples: apoie o jornalismo australiano.

Assine. Confie nele mais do que em resumos atraentes, porém sem fontes.

Afinal, à medida que as ferramentas para fabricar ficção se aprimoram, torna-se cada vez mais importante defender os profissionais comprometidos com os fatos.

O artigo de Michael Miller foi escrito como parte da campanha do Dia Mundial do Jornalismo de 2026, uma iniciativa para demonstrar o valor do jornalismo

UM ESTUDO DE 2024 CONSTATOU O SEGUINTE: QUANDO A COBERTURA JORNALÍSTICA LOCAL DESAPARECE, A CORRUPÇÃO NA COMUNIDADE AUMENTA CERCA DE 7%. ISSO NÃO É COINCIDÊNCIA; É O QUE ACONTECE QUANDO NÃO HÁ NINGUÉM FISCALIZANDO

Ibovespa sobe 5% em setembro, com fluxo estrangeiro e eleições

O índice da B3 encerrou a quarta-feira em alta de 1,37%, aos 186,3 mil pontos, e avançou também no mês. O terceiro trimestre acumula desempenho melhor ainda: alta de 8,32%

Divulgação / B3

Estadão Conteúdo

O Ibovespa chegou ao fim de setembro fora da faixa dos 187 mil pontos, máxima intradiária batida nesta quarta-feira (187 834,97 pontos), mas com uma alta firme, impulsionado por um maior fluxo de recursos estrangeiros e pelo otimismo dos investidores com o acirramento da disputa nas eleições presidenciais.

O índice encerrou o dia em alta de 1,37%, aos 186 340,46 pontos, acumulando no mês uma alta de 5,03%. No terceiro trimestre, o Ibovespa subiu 8,32%. No ano, a alta é de 15,6%.

Os últimos três meses foram marcados por um vaivém dos estrangeiros, com entrada de R\$ 4,3 bilhões em julho na bolsa (entre ações listadas e ofertas de papéis), mas uma saída massiva de R\$ 18,1 bilhões em agosto. Em setembro, houve uma retomada parcial da entrada de dinheiro desses investidores, de R\$ 9,6 bilhões até

o dia 28, conforme dados da B3. Esse movimento condiz com o desempenho das blue chips tanto nesta quarta, quanto no mês: todas, com exceção da Vale, acumularam ganhos firmes em setembro.

Nesta quarta, o gatilho para a alta da bolsa foram os dados de inflação nos EUA divulgados pela manhã, que mostraram uma moderação dos preços na economia americana. Isso significa, potencialmente, uma política monetária mais afrouxada, o que é favorável a ativos de risco, caso do Brasil. Analistas e operadores destacam a relevância dos ativos brasileiros, mais descontados: o setor financeiro, de consumo, imobiliário e de utilities subiram em bloco.

“Podemos atribuir a divulgação dos dados de inflação dos Estados Unidos, que vieram abaixo das expectativas do mercado, ao movimento de alívio e maior otimismo observado hoje”, afirma o head da mesa de operações do Banco Moneycorp, João Oliveira. “O resultado trouxe algum conforto aos investidores em relação à trajetória da inflação americana e



O Ibovespa foi impulsionado por um maior fluxo de recursos estrangeiros e pelo otimismo dos investidores com o acirramento da disputa nas eleições presidenciais

reduziu, neste momento, a pressão por novas altas de juros pelo Federal Reserve (Fed) nas próximas reuniões.”

Para o head de renda variável da Fami Capital, Gustavo Bertotti, o otimismo com os dados de inflação lá fora se soma às perspectivas de alternância de poder no Brasil, que também vêm levando os investidores a se reposicionar em ativos brasileiros, especialmente ao longo de setembro.

Eleição

A perspectiva dos agen-

tes é de que uma eventual vitória do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) represente uma política fiscal mais austera do que a gestão do presidente Lula (PT).

“O mercado deve reagir não apenas ao resultado das pesquisas, mas principalmente a qualquer sinal sobre a composição do próximo governo e, sobretudo, sobre sua agenda econômica e fiscal. A eleição pode aumentar a volatilidade de bolsa, câmbio e juros, mas o movimento mais importante será a precificação das expectativas para 2027”, afirma o

CEO da Trade Arena, Gabriel Jardim.

Os analistas ponderam que a alta do Ibovespa é bastante frágil. Isso porque tanto o cenário fiscal, quanto o ambiente macroeconômico como um todo ainda é ruim para as empresas, pressionadas pelos juros ainda elevados aqui e pelos constantes riscos no cenário internacional, com a guerra entre EUA e Irã em voga. O petróleo Brent, referência para a Petrobras, subiu quase 7% só em setembro - o que é bom para a empresa, mas negativo do ponto de vista da inflação global.

Dólar cai 0,81% no dia e 0,10% no mês

Moeda americana recuou na sessão desta quarta-feira e terminou cotada a R\$ 5,17

Estadão Conteúdo

Apesar da recuperação parcial da moeda norte-americana no exterior e da alta das taxas dos Treasuries ao

longo da tarde desta quarta-feira, 30, o dólar se manteve em queda firme no mercado local durante a segunda etapa de negócios e voltou a fechar abaixo do nível de R\$ 5,20 após dois pregões.

O real apresentou, de longe, o melhor desempenho entre as divisas mais líquidas, impulsionado por eventual entrada de fluxo estrangeiro para ações lo-

cais, diante da percepção de aumento das chances do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) na corrida presidencial, segundo operadores. A vitória da oposição é vista, por uma parte do mercado financeiro, como um indutor de redução dos prêmios de risco associados ao quadro fiscal.

“Não houve pesquisas nem ‘trackings’ mostrando

crescimento de Flávio, mas há um otimismo muito grande com a possibilidade de que ele termine o primeiro turno muito bem posicionado”, afirma o estrategista de uma relevante casa local, que pede anonimato.

Depois de registrar mínima de R\$ 5,1643, o dólar à vista terminou o dia em baixa de 0,81%, a R\$ 5,1750. Pela manhã, houve a dispu-

ta pela formação da última taxa Ptax de setembro e do trimestre, o que pode ter exacerbado os movimentos do câmbio. A moeda norte-americana encerra o mês com perda de 0,10%, após valorização de 2,16%. em agosto. No trimestre, houve alta de 0,23%. O real foi a única moeda latino-americana a se apreciar em setembro.

JUSTIÇA

Daniel Vorcaro nega a existência do grupo criminoso “A Turma”

Também chamado de “Os Meninos”, o grupo teria sido responsável por intimidar desafetos do ex-banqueiro. A defesa de Vorcaro pediu, ainda, a soltura de seu cliente

Agência Brasil

O ex-banqueiro Daniel Vorcaro, dono do Banco Master, prestou depoimento à Polícia Federal (PF) na tarde desta quarta-feira (30) e negou qualquer participação em atos violentos ou de caráter intimidatório contra desafetos. Ele negou participar, ou até mesmo conhecer, a existência dos grupos denominados como “A Turma” ou “Os Meninos”.

“Com o efetivo acesso da Defesa ao inquérito que investiga a suposta existência de grupos como ‘A Turma’ ou ‘Os Meninos’, ficou comprovado que tais expressões jamais designaram grupos específicos ou estruturas organizadas, evidenciado que não há qualquer tipo de ilicitude ou prática criminosa que possa ser atribuída a Daniel Vorcaro”, afirmou a defesa do ex-banqueiro, em nota.

A existência desses grupos foi descoberta pela PF a partir de mensagens ex-

traídas do celular do próprio Vorcaro. As evidências sobre as atividades ilícitas do grupo se avolumaram com o avanço das investigações, incluindo conversas obtidas no celular do policial federal aposentado Marilson Roseno da Silva.

Na época da prisão de Vorcaro, o relator do caso no Supremo Tribunal Federal (STF) à época, ministro André Mendonça, descreveu “A Turma” como uma “estrutura utilizada para realizar atividades de monitoramento e coleta de informações de interesse do grupo investigado, bem como pela prática de atos

de coação e intimidação de pessoas”, dentre as quais concorrentes empresariais, ex-empregados e jornalistas.

O grupo chegou a discurrir simular um assalto para “quebrar todos os dentes” do jornalista de O Globo, Lauro Jardim, que teria publicado notícias que desagradaram Vorcaro.

Segundo a PF, o grupo era comandado por Henrique Vorcaro, pai de Daniel. As investigações apontaram ainda que Luiz Phillipi Mourão, conhecido como Sicário, atuava como uma espécie de gerente desses grupos.

Sicário

À polícia, Daniel Vorcaro afirmou conhecer apenas Mourão. Segundo os advogados do ex-banqueiro, ele relatou à PF que tinha com Mourão “contrato formal e lícito de prestação de serviços de inteligência e segurança digital”.

Sicário chegou a ser preso em fase anterior da Operação Compliance Zero, mas cometeu suicídio na cela da superintendência da PF em Belo Horizonte.

O depoimento de hoje do ex-banqueiro foi marcado para tratar justamente

das atividades desses grupos. Segundo seus advogados, nunca houve ameaça ou risco à integridade física de outras pessoas.

A defesa de Vorcaro pediu, ainda, a soltura de seu cliente. Para os advogados, não há mais motivos para o empresário aguardar o desfecho das investigações preso. “Não resta dúvida de que os motivos que ensejaram a prisão não mais persistem”.

Henrique Vorcaro

O pai de Daniel Vorcaro também prestou depoimento à PF nesta quarta-feira. À polícia, negou ser o articulador do grupo conhecido como “A Turma” e afirmou ter tido apenas relações comerciais com três dos integrantes do grupo.

Também em nota, a defesa de Henrique Vorcaro reclamou da manutenção da prisão de seu cliente e da falta de decisões no âmbito do processo no STF. Afirma que não há relator que decida a respeito e que pedidos feitos ao ministro André Mendonça, ainda quando era relator do caso na Corte, não tiveram resposta.



Banco Master / Divulgação

Preso sob a acusação de fraudes, o ex-dono do Banco Master prestou depoimento à Polícia Federal na tarde desta quarta-feira

Gilmar exalta Fachin e cutuca Mendonça

Ministro homenageou o presidente do STF e fez críticas indiretas por ‘vazamentos seletivos’

Estadão Conteúdo

mar Mendes, aproveitou o início da sessão da Corte desta quarta-feira, 30, para homenagear Edson Fachin por seu primeiro ano como presidente do Tribunal, em meio à crise na Corte.

Em sua manifestação, fez críticas indiretas ao colega André Mendonça, a quem acusou de promover “vazamentos seletivos” das investigações do Banco Master com o objetivo

de favorecer determinados políticos.

Segundo o decano, durante a tramitação da Lava Jato no STF, “não houve notícias de vazamentos seletivos em nossos gabinetes - apesar da sensibilidade dos documentos que estavam sob nossa responsabilidade - tampouco qualquer ato que pudesse indicar uso político-eleitoral das investigações”, disse.

Gilmar lembrou ainda que tinha divergências com Fachin no âmbito da Lava Jato, mas ressaltou que os dois eram unidos pela “convicção de que o juiz não é parte, nem instrumento de causa alguma”. O decano elogiou o “equilíbrio” do colega, a quem atribuiu um “tom sóbrio” diante de um “ambiente de temperatura elevada”, destacou.

Ele também citou e afir-

mou que o ministro conduziu o caso atual sem concessões ao espetáculo ou a interesses políticos. “Em um ambiente de temperatura elevada, Vossa Excelência tem mantido o tom sóbrio, a palavra medida e o comprometimento integral com a manutenção da constância, da tranquilidade e do ethos decisórios do Tribunal”, disse Gilmar a Fachin.

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Gil-

INTERNACIONAL

Copiloto esfaqueia piloto em voo e é impedido de derrubar avião

A tentativa de ataque terrorista ocorreu em aeronave da FlyDubai, que saiu dos Emirados Árabes Unidos com destino a Israel. Passageiros evitaram o pior após piloto pedir ajuda

Divulgação / FlyDubai

Estadão Conteúdo

O primeiro-ministro israelense, Benjamin Netanyahu, disse nesta quarta-feira, 30, que o copiloto do voo desviado de Israel tentou derrubar o avião e esfaqueou o piloto. Ele ainda afirmou que o país está se preparando para outras “ameaças potenciais” após o incidente registrado durante um voo da FlyDubai.

Passageiros relataram cenas de pânico e horror. O avião emitiu dois sinais de emergência, mudou abruptamente de rota e pousou na Arábia Saudita. A suspeita é de que tenha sido uma tentativa de ataque terrorista.

Netanyahu afirmou ainda que a Arábia Saudita prendeu o copiloto do avião da Flydubai com destino a Tel Aviv. “Ele foi preso e está sendo interrogado pelas autoridades sauditas”, disse Netanyahu em uma mensagem de vídeo, ao mesmo tempo em que ordenou preparativos para possíveis ameaças adicionais.

O ministro da Defesa de Israel, Israel Katz, denunciou uma “tentativa de ataque



O avião, que tinha 174 passageiros, chegou a descer bruscamente após o ataque. O piloto, mesmo ferido, conseguiu abrir a porta da cabine e pedir ajuda

terrorista jihadista” no avião.

“O grave incidente ocorrido no avião da flydubai foi uma tentativa de ataque terrorista jihadista, que só foi frustrada graças ao heroísmo de vários passageiros israelenses que invadiram a cabine, imobilizaram o terrorista e, com as próprias mãos, devolveram o controle da aeronave a outro membro da tripulação que estava no local”, afirmou Katz, por meio de um comunicado.

Os passageiros do voo com destino a Tel Aviv, forçado a realizar um pouso de

emergência na Arábia Saudita, retomaram a viagem a bordo de uma nova aeronave, informou um dos passageiros à AFP por mensagem escrita.

O que diz a FlyDubai

Nesta quarta-feira, a companhia aérea FlyDubai, com sede nos Emirados Árabes Unidos, informou que ainda são desconhecidas as razões da briga na cabine do voo FZ 1073, com destino a Israel, que foi desviado e pousou de emergência na

Arábia Saudita.

“Nesta fase inicial, desconhecem-se as razões e os motivos subjacentes a este incidente, que continuam sendo objeto de uma investigação formal. Pedimos a todas as partes que se abstenham de fazer especulações prematuras enquanto as autoridades reúnem os fatos”, declarou um porta-voz da companhia por meio de um comunicado.

Imagens da cabine de comando divulgadas pela mídia israelense mostraram dois pilotos feridos e san-

grandos, enquanto um passageiro afirma que um dos pilotos esfaqueou o outro.

“Estamos protegendo o piloto que foi atacado; estamos aqui para que ninguém passe pela porta”, ele diz.

Passageiros do voo disseram ainda que os pilotos perderam o controle da aeronave antes que outros passageiros invadissem a cabine de comando.

O que ocorreu

O voo 1073 da FlyDubai emitiu sinais de socorro e mudou abruptamente de rumo perto da fronteira entre a Arábia Saudita e a Jordânia, cerca de duas horas e quinze minutos após a decolagem. Autoridades israelenses disseram que a aeronave transportava entre 160 e 180 passageiros.

Por conta da briga entre pilotos, o avião chegou a sofrer uma queda brusca. Sites de rastreamento de voos mostram que a aeronave estava voando a uma altitude de 34.000 pés quando repentinamente desceu para 15.000 pés em apenas 12 minutos, antes de se estabilizar.

O piloto e o copiloto foram hospitalizados na Arábia Saudita após sofrerem ferimentos, segundo um comunicado das autoridades do aeroporto de Tabuk.

Mesmo ferido, piloto indiano virou herói

O indiano Smit Machchhar ajudou a impedir nesta quarta-feira, 30, um ataque terrorista no avião que pilotava, que voava de Dubai, nos Emirados Árabes Unidos, a Tel-Aviv, em Israel.

Mesmo tendo sido esfaqueado pelo copiloto, Machchhar conseguiu abrir a porta da cabine e pedir ajuda, o que fez com

que passageiros conseguissem chegar a tempo e impedir a queda do avião.

Machchhar trabalhou como piloto por 11 anos na companhia aérea doméstica indiana SpiceJet antes de ingressar na FlyDubai em 2022. No total, ele soma cerca de 10 mil horas de voo e já trabalhou como piloto, comandante sênior e instrutor.

A embaixada da Índia na Arábia Saudita informou que Machchhar estava sendo atendido em um hospital em Tabuk. “Nossa Embaixada em Riade e nosso Consulado em Jeddah têm acompanhado o estado de saúde do Sr. Smit Machchhar, o corajoso piloto indiano do voo da Flydubai que foi desviado para Tabuk hoje”, diz

um comunicado publicado pela embaixada indiana na internet.

“Ele está internado em um hospital na cidade de Tabuk, no noroeste da Arábia Saudita, e recebendo os cuidados médicos necessários”, completa o texto.

Machchhar também foi bastante elogiado pelo primeiro-ministro israelense, Binyamin Netanyahu, nas

redes sociais.

“Meus sinceros cumprimentos ao piloto indiano, capitão Smit Machchhar, por sua extraordinária bravura”, escreveu Netanyahu. “Apesar de ter sido esfaqueado e gravemente ferido, ele reagiu, resistiu, abriu a porta da cabine e permitiu que os passageiros e a tripulação dominassem o agressor”.