



portalbenews.com.br

INSIGHT Risco mal declarado também é risco jurídico, diz Nathália D'Antonio

► p3



OPINIÃO Andrea Spagnuolo: cuidar de pessoas também faz parte do negócio

► p22

Divulgação



Morre Lito Sousa, referência na divulgação da aviação

► p15

Divulgação



Maior navio bate-estacas do mundo deixa China com destino ao Brasil

► p8



Investimentos em Capuaba acompanham meta de elevar a movimentação dos portos capixabas para 10 milhões de toneladas até 2029 ► p10

PORTOS TCU autoriza adensamento do STS08 com investimentos de R\$ 1,6 bi da Petrobras ► p9

AVIAÇÃO Novas regras da Anac já enquadram 14 passageiros por indisciplina ► p14

PETRÓLEO E GÁS Petrobras eleva preço do querosene de aviação em 11,76% ► p16

EDITORIAL

A audaciosa proposta da VPorts

Quando a Vports assumiu a concessão dos portos do Espírito Santo em setembro de 2022, a movimentação de cargas desses complexos marítimos estava próxima de 7 milhões de toneladas por ano. A expectativa é encerrar 2026 com quase 9 milhões e chegar a 10 milhões em 2029. No longo prazo, com os projetos em estudo, a capacidade pode alcançar 20 milhões de toneladas, quase três vezes o volume que a gestão pública entregava quando o contrato foi assinado. O caminho até lá passa por R\$ 150 milhões em intervenções ferroviárias próximas a Capuaba, duplicação da capacidade da pera ferroviária interna de 45 para 90 vagões, pátio de triagem para caminhões, aprofundamento do canal de navegação da Baía de Vitória de 12,5 para pelo menos 13 metros e ampliação da largura dos navios atendidos de 32 para 38 metros. É uma agenda de expansão integrada entre ferrovia, rodovia e acesso marítimo que demonstra exatamente o que concessões bem estruturadas deveriam produzir: operador privado com visão de longo prazo investindo na competitividade de ativos que pertencerão ao Estado ao final do contrato.

A proposta de converter parcelas da outorga em investimentos nos próprios ativos portuários, que o diretor-presidente Pedro Henrique Garcia Benevides descreveu como “instrumento possível dentro do contrato e no arcabouço do Governo Federal”, é o ponto mais relevante e mais delicado do processo. Pelo modelo em discussão, parte dos R\$ 50 milhões a R\$ 60 milhões que a Vports paga anualmente em outorga seria aplicada diretamente nas intervenções de infraestrutura identificadas como necessárias para sustentar o crescimento da movimentação. O argumento da empresa é direto: os investimentos aumentam a capacidade e a competitividade de ativos públicos que permanecerão com a União ao fim da concessão. Portanto, o Estado recebe em obra o que receberia em dinheiro, com o benefício adicional de que a obra gera crescimento de movimentação que eleva a outorga variável nos anos seguintes.

O argumento tem lógica econômica que não deve ser descartada por reflexo protecionista. O Tesouro Nacional tem interesse em receber a outorga em dinheiro porque a receita é previsível, contábil e pode ser alocada onde o Governo decidir. Mas o Tesouro também tem interesse em que os ativos portuários que pertencem à União cheguem ao final da concessão com capacidade muito maior do que tinham no início, porque é essa capacidade que determinará o valor do próximo leilão. Um canal aprofundado, uma ferrovia com pera duplicada e um pátio de triagem de caminhões são investimentos que valorizam o ativo público de forma permanente. A questão que o Governo Federal precisa responder, ao analisar a proposta da Vports, não é apenas “quanto de outorga deixaremos de receber agora”, mas “quanto vale o ativo no próximo leilão se a expansão acontecer versus se não acontecer.”

A conversão de outorga em investimento é um instrumento que precisa de critérios rigorosos para não se tornar mecanismo de redução unilateral de obrigações contratuais. Os critérios mínimos seriam: auditoria técnica independente que valide o custo e a necessidade de cada intervenção proposta; comprovação de que os investimentos são adicionais aos já previstos no plano de investimentos original do contrato; mecanismo de verificação de execução que vincule a liberação da conversão ao avanço físico das obras; e análise de que o valor presente dos investimentos é equivalente ou superior ao valor presente das outorgas convertidas. Com esses guardrails, a proposta da Vports pode ser um modelo de financiamento criativo para expansão de infraestrutura portuária que o Brasil precisa escalar. Sem eles, é um precedente perigoso que outros concessionários usarão para reduzir pagamentos de outorga com justificativas de qualidade variável.

A diversificação de cargas que a Vports busca, com a exportação de petróleo bruto, um terminal de líquidos e o aproveitamento do redirecionamento das exportações de rochas ornamentais para o Oriente Médio diante das tarifas americanas, é o complemento estratégico correto para a expansão de infraestrutura. Um porto que cresce em capacidade sem crescer em diversidade de carga fica exposto à volatilidade de poucos setores; um porto que combina crescimento físico com diversificação de clientes constrói resiliência real. Os 809 mil toneladas de granito e mármore embarcados nos primeiros oito meses de 2026, com alta de 9% e US\$ 818 milhões em comércio exterior, são o tipo de carga que o Espírito Santo tem capacidade de desenvolver além dos mercados americanos, e que os portos capixabas estão posicionados para capturar se a infraestrutura acompanhar o ritmo que a Vports está demonstrando ter.

NESTA EDIÇÃO

MANCHETE
10 Vports planeja R\$ 150 milhões em expansão ferroviária no ES

- EDITORIAL
- 2 A audaciosa proposta da VPorts
- INSIGHT
- 3 “Carga perigosa mal declarada: quem responde quando o risco não está no papel?”, por Nathália D’Antonio Fernandes Ferreira
- HUB
- 4 TAP recebe propostas finais
- POLÍTICA
- 4 Após decisões judiciais, Globo cancela debate
- 6 Lula chega a 48% no 2º turno e Flávio mantém 45%, diz Datafolha
- 7 Tarcísio lidera em São Paulo com 50%, enquanto Haddad vai a 33%
- TRANSPORTES | NAVEGAÇÃO
- 8 Maior navio bate-estacas do mundo deixa China com destino ao Brasil
- TRANSPORTES | PORTOS
- 8 Capitania dos Portos fecha canal de acesso do complexo Itajaí-Navegantes
- 9 TCU autoriza adensamento do STS08 com investimentos de R\$ 1,6 bi da Petrobras
- 11 Porto Central estuda hub de data centers com até 5 GW de capacidade
- Congresso Integra Portos amplia prazo para envio de trabalhos acadêmicos
- 12 TCU adia decisão sobre retomada de obras da Transnordestina
- TRANSPORTES | AEROPORTOS
- 13 Aeroporto de Salvador recebe prêmio internacional por projeto de descarbonização
- Latam chega a 67 aeroportos no Brasil com entrada do E195-E2
- TRANSPORTES | AVIAÇÃO
- 14 Novas regras da Anac já enquadram 14 passageiros por indisciplina
- 15 Lito Sousa, referência na divulgação da aviação, morre aos 59 anos
- PETRÓLEO E GÁS
- 16 Petrobras eleva preço do querosene de aviação em 11,76%
- Brent volta a superar US\$ 100 com tensão no Oriente Médio
- MINERAÇÃO
- 17 Lynas fecha compra da Meteoric por R\$ 3,5 bilhões
- ENERGIA
- 18 Aneel marca votação de processo de caducidade da Enel SP
- Estudo prevê economia com baterias
- ENERGIA | OPINIÃO
- 19 “Portos: onde a indústria de offshore wind realmente começa”, por Rodolfo Gonçalves
- COMÉRCIO EXTERIOR
- 20 China eleva tarifa sobre carne brasileira após fim da cota
- Canadá tenta depender menos dos EUA
- FINANÇAS
- 21 Pix por aproximação deixa de ter limite de R\$ 500 por transação
- Dólar avança 0,97% e chega a R\$ 5,22
- ESG | OPINIÃO
- 22 “Ações de RH conscientes: gente feliz não incomoda”, por Andrea Umbuzeiro Spagnuolo
- COMUNICAÇÃO & MARKETING | OPINIÃO
- 23 “Quando a informação está em toda parte e há tantos motivos para desistir... o jornalismo importa ainda mais”, por Garry Pierre-Pierre
- JUSTIÇA
- 24 Defesa de Bolsonaro cita fatos novos e pede revisão criminal
- Edson Fachin rejeita pedido de Flávio
- 25 AGU pede apuração sobre possível repasse de Trump contra STF
- INTERNACIONAL
- 26 Trump diz acompanhar “de perto” a eleição presidencial do Brasil



Sistema BE News de Comunicação

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

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

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

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira
Jacyara Lima

Diretor-geral
Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial
Roberta Riccioppo

Editor-executivo | Jornal BE News
Alexandre Fernandes

Sub-editor | Jornal BE News
Luciano Ribeiro

Editores-executivos | Portal BE News
Vanessa Pimentel

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

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

O Jornal BE News é filiado à



FALE COM A GENTE

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

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

PUBLICIDADE
publicidade@redebenews.com.br





NATHÁLIA D'ANTONIO FERNANDES FERREIRA

Advogada associada do escritório Cristina Wadner e Advogadas Associadas e pós-graduanda em Direito Processual Civil

opinioao@portalbenews.com.br

► DIREITO

Carga perigosa mal declarada: quem responde quando o risco não está no papel?

Com a Emenda 42-24 do IMDG Code em vigor desde janeiro, a declaração do embarcador volta ao centro da discussão sobre segurança e responsabilidade na cadeia portuária.

Em maio de 2021, o vazamento de ácido nítrico em um contêiner a bordo do X-Press Pearl, na costa do Sri Lanka, terminou em incêndio, no naufrágio do navio e em um dos piores desastres ambientais da história do país. Um ano antes, cerca de 2.750 toneladas de nitrato de amônio armazenadas havia anos no Porto de Beirute explodiram no coração da cidade. São casos com origens distintas, mas com uma lição comum: quando a informação sobre a carga perigosa falha, ou não é levada a sério, o problema deixa de ser apenas operacional e passa a ser jurídico, ambiental e humano.

Desde 1º de janeiro de 2026, é obrigatória a Emenda 42-24 do Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas (IMDG Code), que trouxe novos números ONU, entre eles para baterias de íon-sódio e veículos movidos a lítio, além de dezenas de ajustes em instruções de embalagem e provisões especiais. É um bom momento para lembrar que, na cadeia da carga perigosa, cada elo responde pelo que faz e também pelo que deixa de informar.

O IMDG Code, aplicável por força do Capítulo VII da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), organiza as mercadorias perigosas em nove classes e define, a partir delas, as regras de embalagem, marcação, documentação e segregação. Todo esse sistema, porém, parte de uma premissa: a de que a carga foi corretamente identificada na origem.

Essa responsabilidade é, em regra, do embarcador. É ele quem conhece o produto e deve classificá-lo, embalá-lo e declará-lo. A declaração de mercadorias perigosas e o certificado de acondicionamento do contêiner não são meras formalidades: são declarações com efeitos jurídicos, nas quais terminal, transportador e tripulação confiam para decidir onde e como a carga será recebida, armazenada e estivada.

O Código Civil é claro. O art. 743 exige que a coisa entregue ao transportador esteja caracterizada por sua natureza, valor, peso e quantidade. O art. 745 assegura ao transportador indenização pelo prejuízo decorrente de informação inexata ou falsa descrição, com prazo decadencial de 120 dias, detalhe que frequentemente passa despercebido. O art. 746 autoriza a recusa de carga com embalagem inadequada ou que possa pôr em risco pessoas e bens, e o art. 747 impõe a recusa obrigatória quando a mercadoria vier desacompanhada dos documentos exigidos por lei ou regulamento.

Não se trata, portanto, de um risco que transportador e terminal

devam simplesmente absorver. Há base legal para recusar, para buscar ressarcimento e para distribuir as consequências de forma coerente com quem deu causa ao problema.

Isso não significa que os demais agentes estejam imunes. O terminal que armazena cargas incompatíveis sem observar as regras de segregação, o transportador que aceita documentação visivelmente incompleta ou o operador que ignora sinais de vazamento assumem riscos próprios. No campo trabalhista, a NR-29 impõe deveres específicos de segurança na movimentação de cargas perigosas nas operações portuárias.

Na esfera ambiental, o cenário é ainda mais rigoroso. A responsabilidade por dano ambiental é objetiva e alcança também o poluidor indireto (Lei nº 6.938/1981, arts. 3º, IV, e 14, § 1º), o que tende a reunir diversos elos da cadeia no polo passivo, deixando para depois a discussão regressiva entre eles. A Lei nº 9.966/2000 acrescenta regras próprias de prevenção e controle da poluição por substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional.

A responsabilidade tampouco termina no portão do terminal. Na importação, quando a carga segue por rodovia até o destinatário, passam a valer as exigências da Resolução ANTT nº 5.998/2022, alterada pela Resolução ANTT nº 6.056/2024, sobre classificação, identificação dos volumes, sinalização dos veículos e documentação. Informações que não conversam entre o regime marítimo e o rodoviário são fonte recorrente de retenções, autuações e disputas sobre quem deveria ter corrigido o erro.

Na prática, boa parte dos litígios envolvendo cargas perigosas nasce antes de qualquer acidente: nasce em contratos que não definem quem responde pela classificação, que não preveem o direito de inspeção e recusa, que não tratam dos custos de sobre-estadia, reembalagem ou destinação da carga irregular e que silenciam sobre regresso e seguro.

Revisar essas cláusulas, alinhar a conferência documental à regulamentação vigente e treinar as equipes para reconhecer indícios de declaração incorreta são medidas simples diante do custo de um incidente. Em se tratando de carga perigosa, a boa-fé na declaração é necessária, mas não suficiente: a segurança jurídica da operação depende de contratos e rotinas que funcionem justamente quando a informação falha.

Nathália D'Antonio Fernandes Ferreira e demais profissionais do escritório Cristina Wadner e Advogadas Associadas escrevem para o BE News quinzenalmente.

NA PRÁTICA, BOA PARTE DOS LITÍGIOS ENVOLVENDO CARGAS PERIGOSAS NASCE ANTES DE QUALQUER ACIDENTE: NASCE EM CONTRATOS QUE NÃO DEFINEM QUEM RESPONDE PELA CLASSIFICAÇÃO, QUE NÃO PREVEEM O DIREITO DE INSPEÇÃO E RECUSA, QUE NÃO TRATAM DOS CUSTOS DE SOBRE-ESTADIA, REEMBALAGEM OU DESTINAÇÃO DA CARGA IRREGULAR E QUE SILENCIAM SOBRE REGRESSO E SEGURO

POLÍTICA



LEOPOLDO
FIGUEIREDO
E COLABORADORES
leopoldo.figueiredo@redebenewscom.br

TAP recebe propostas finais

A privatização da TAP Air Portugal alcançou seu estágio decisivo. A estatal Parpública, responsável pela gestão das participações do Estado Português, confirmou o recebimento das propostas finais e melhoradas apresentadas pelos grupos Air France-KLM e Lufthansa para a aquisição de uma fatia de 44,9% a 49,9% do capital social da transportadora de bandeira. A entrega das ofertas aprimoradas conclui a fase de negociações diretas supervisionada pelo Executivo português.

Vencedor será conhecido neste mês

Agora, a Parpública elaborará um relatório conclusivo sobre o mérito técnico e financeiro de cada proposta para encaminhamento aos Ministérios das Finanças e das Infraestruturas e Habitação. A expectativa oficial é que o vencedor do certame seja anunciado pelo Governo ainda neste mês, precedendo a entrega do Orçamento do Estado para 2027 ao Parlamento.

Planos

Liderado pelo CEO Benjamin Smith, o grupo franco-holandês Air France-KLM assegurou que o interesse na TAP é total e assumiu o compromisso de tornar Lisboa o seu único hub estratégico no Sul da Europa, prometendo expandir a malha internacional não apenas na capital, mas também no Aeroporto do Porto e em bases regionais. Já multinacional alemã Lufthansa aposta em sua vasta experiência na gestão e recuperação de companhias de rede integrantes do grupo, como Swiss, Austrian e Brussels Airlines. Ela reforça o objetivo de acelerar o crescimento sustentável e elevar a competitividade internacional da TAP preservando a identidade nacional do ativo.

TAP: caminho para a América do Sul

Para ambos os grupos, o grande atrativo da TAP reside na sua liderança nas rotas transatlânticas ligando a Europa à América do Sul. A companhia detém cerca de 25% da capacidade de assentos disponíveis no fluxo Brasil-Europa, somada ao domínio dos slots no aeroporto de Lisboa, onde operou 48% dos voos no último trimestre de 2025, e a uma frota renovada com 72% de jatos eficientes da família Airbus Neo.

Azul e o Outubro Rosa

A Azul Linhas Aéreas deu início nessa quinta-feira, dia 1º, à 16ª edição consecutiva de sua tradicional campanha do Outubro Rosa. A ação reforça a importância do diagnóstico precoce e do autocuidado na luta contra o câncer de mama. A campanha começou com um voo simbólico entre o hub de Viracopos (Campinas) e Fortaleza (CE), operado por uma equipe 100% feminina (pilotas e comissárias de bordo), destacando a representatividade das mulheres na aviação comercial.

Após decisões judiciais, Globo cancela debate

Emissora alegou interferência indevida do TSE e do STF nas regras acordadas para o debate presidencial

Reprodução



As decisões judiciais beneficiaram Lula, que não teria seu púlpito vazio exibido, e Renan Santos, que teve sua participação no debate garantida pelo STF

Estadão	Conteúdo
	Gilmar Mendes, do Supremo Tribunal Federal (STF), obrigou a emissora a chamar o candidato do Missão, Renan Santos, que não foi convidado. A Globo explicou que a ausência do candidato se deve a uma regra estabelecida pelo TSE, na qual devem ser convidados obrigatoriamente os candidatos de partidos com representação de pelo menos cinco parlamentares no Congresso Nacional. O Missão tem apenas um representante, o deputado Kim Karaguiri. “A Globo recebeu há pouco duas notificações relacionadas à realização do debate presidencial programado para esta noite, que interferem nas regras previamente acordadas, e decidiu por seu cancelamento”, disse a emissora na nota desta quinta-feira. Um pouco antes de a Globo cancelar o debate, o candidato do PL, senador Flávio Bolsonaro, anunciou que não iria participar, alegando que houve “censura imposta ao evento pelo TSE”. As decisões A ministra Estela Aranha, do TSE, concedeu uma liminar proibindo a TV Globo de exibir o púlpito vazio do presidente Lula e que os demais candidatos fizessem perguntas ao candidato ausente. O petista optou por não ir ao debate e decidiu participar de uma entrevista no podcast Flow no mesmo horário. A dinâmica em que os púlpitos de todos os candidatos convidados eram expostos na transmissão consta do regulamento do debate da própria emissora, cujas normas foram previamente acordadas. Aranha, contudo, destaca que a participação é facultativa e que a ausência não pode acarretar em dano a Lula. Já o ministro Gilmar Mendes, do STF, determinou que a TV Globo assegurasse a participação de Renan Santos (Missão) no debate. Com isso, ele anulou decisão do presidente do TSE, Kássio Nunes Marques, que havia negado o pedido de Renan para participar do evento. O decano do Supremo atendeu a um pedido do Solidariedade.

FÓRUM NACIONAL BRASIL EXPORT 2026

6 de outubro

GRUPO
BRASIL
EXPORT

INFRA  TALKS

9h15
Painel InfraESG
Os impactos da governança integrada e das ações de
responsabilidade social no setor de infraestrutura

Moderação:

Debatedores:



FELIPE QUEIROZ
Diretor da Agência
Nacional de Transportes
Terrestres (ANTT)



ANSELMO LEAL
Diretor-Presidente e
de Relações com
Investidores da Águas
do Rio



MARCIA MASSOTTI
Diretora de
Sustentabilidade da
AXIA Energia



**FÁBIO ROGÉRIO
CARVALHO**
CEO da Aeroportos
do Brasil (ABR)



**GUILHERME
PEIXOTO**
Superintendente de
Licitações da B3

 **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

PARCERIAS



ORGANIZAÇÃO E REALIZAÇÃO



PRODUÇÃO



MARKETING



MÍDIA OFICIAL



POLÍTICA

Lula chega a 48% no 2º turno e Flávio mantém 45%, diz Datafolha

Na disputa pela reeleição, presidente avança um ponto percentual nas intenções de voto. Ainda assim, está empatado tecnicamente com o senador dentro da margem de erro

Estadão Conteúdo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) tem 48% das intenções de voto em uma simulação de segundo turno da eleição presidencial, enquanto o senador Flávio Bolsonaro (PL) registra 45%, segundo pesquisa Datafolha divulgada nesta quinta-feira, 1º.

Os dois estão tecnicamente empatados, considerando a margem de erro de dois pontos percentuais, para mais ou para menos. Em relação ao levantamento de 24 de setembro, Lula oscilou de 47% para 48%, enquanto Flávio manteve 45%. A distância numérica passou de dois para três pontos percentuais. Brancos, nulos e nenhum somam 6%, e os indecisos representam 1%. Contra o ex-governador

de Goiás Ronaldo Caiado (PSD), Lula tem 48%, ante 46% na rodada anterior. Caiado passou de 44% para 42%. Brancos, nulos e nenhum mantiveram 9%, e os indecisos permaneceram em 1%. Na simulação contra o ex-governador de Minas Gerais Romeu Zema (Novo), Lula passou de 48% para 49%, enquanto Zema oscilou de 39% para 40%. Brancos, nulos e nenhum passaram de 11% para 9%, e os indecisos, de 1% para 2%.

Diante do presidente do Missão, Renan Santos, Lula manteve 48%, enquanto o adversário permaneceu com 39%. Brancos, nulos e nenhum passaram de 12% para 10%, e os indecisos mantiveram 2%. Contra o escritor Augusto Cury (Avante), Lula oscilou de 46% para 47%, enquanto Cury passou de 43% para 42%. Brancos, nulos e nenhum permaneceram em 9%, e os indecisos passaram de 1% para 2%.

Renan Santos, que manteve 3%. O ex-governador de Minas Gerais Romeu Zema (Novo) e a dentista Samara Martins (UP) permaneceram com 1% cada. O veterinário Wilson Grassi (Democrata) passou de 0% para 1%. O economista Edmilson Costa (PCB), o jornalista Rui Costa Pimenta (PCO), o empresário Leonardo Avalanche (PRTB), a advogada Clariana Barão (DC) e o professor Hertz Dias (PSTU) mantiveram 0%.



Divulgação

1º turno

O Datafolha aponta que o presidente Lula oscilou dois pontos percentuais para cima e tem 42% das intenções de voto no primeiro turno da eleição presidencial. Flávio Bolsonaro também oscilou dois pontos para cima, de 36% para 38%. Na comparação com o levantamento de 24 de setembro, a distância numérica entre os dois permaneceu em quatro pontos percentuais. O escritor Augusto Cury (Avante) oscilou de 5% para 4%. O ex-governador de Goiás Ronaldo Caiado (PSD) passou de 4% para 3%, mesmo índice do presidente do Missão,

Brancos, nulos e nenhum somam 5%, mesmo patamar da rodada anterior. Os indecisos também permaneceram estáveis, em 2%. Em votos válidos, Lula possui 45% das intenções contra 40% de Flávio. Cury tem 4%, Caiado e Renan têm 3% e Zema, 1%. O levantamento ouviu 2.506 pessoas de 16 anos ou mais entre 29 de setembro e 1º de outubro. A margem de erro é de dois pontos percentuais, para mais ou para menos, com nível de confiança de 95%. A pesquisa está registrada no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) sob o número BR-08039/2026.

Em relação ao primeiro turno, Lula possui 42% das intenções de votos contra 38% de Flávio Bolsonaro

Vantagem na espontânea é de 8 pontos

O presidente Lula tem 39% das intenções de voto na pesquisa espontânea para a Presidência da República, ante 31% do senador Flávio Bolsonaro (PL), segundo levantamento Datafolha. Nessa modalidade, os nomes dos candidatos não são apresentados aos entrevistados. Na pesquisa anterior, divulgada em 24 de setembro, Lula tinha 36% e Flávio, 27%. Lula oscilou

3 pontos percentuais para cima, enquanto Flávio oscilou 4 pontos para cima. A parcela de indecisos recuou de 18% para 13%. O ex-presidente Jair Bolsonaro (PL), condenado e preso no âmbito da trama golpista, foi citado por 4% dos entrevistados. O escritor Augusto Cury (Avante) oscilou de 3% para 2%, enquanto Ronaldo Caiado (PSD) permaneceu com 2%.

Renan Santos (Missão) também permaneceu com 2%. Outras respostas somam 2%, mesmo índice da rodada anterior. Os que pretendem votar em branco, anular ou não escolher nenhum candidato permaneceram com 5%. **Avaliação do governo** O governo do presidente Lula, candidato à reeleição,

é desaprovado por 49% dos brasileiros e aprovado por 48%, segundo a pesquisa Datafolha. Outros 3% não souberam responder. Em relação ao levantamento de 24 de setembro, a desaprovação oscilou de 50% para 49%, enquanto a aprovação passou de 47% para 48%. As variações ocorreram dentro da margem de erro de dois pontos percentuais, para mais ou

para menos. Os que não souberam responder permaneceram em 3%. Na avaliação do governo, 41% consideram a gestão ruim ou péssima, ante 40% na rodada anterior. Os que avaliam o governo como ótimo ou bom passaram de 34% para 35%. A avaliação regular oscilou de 24% para 23%. Os entrevistados que não souberam responder passaram de 2% para 1%.

Tarcísio lidera em São Paulo com 50%, enquanto Haddad vai a 33%

Datafolha mostra que o candidato do PT subiu 3 pontos percentuais e o atual governador conseguiu manter seu alto índice de intenção de votos. Ele pode ser eleito no 1º turno

Divulgação

Estadão Conteúdo

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), tem 50% das intenções de voto no primeiro turno da eleição em São Paulo, de acordo com pesquisa Datafolha divulgada nesta quinta-feira 1º. Fernando Haddad (PT) marcou 33%.

Branco e nulos são 7% e indecisos, 3%. Carlos Machado (PCB), Vera Lúcia (PSTU) e Vivian Mendes (UP) marcaram 2% cada. Izadora Dias (PCO) tem 1%. Os dados são da pesquisa estimulada, quando a lista com os candidatos é apresentada aos eleitores.

Na rodada anterior, em 24 de setembro, Tarcísio tinha os mesmos 50%, enquanto Haddad havia marcado 30%. Nos votos válidos, cálculo que exclui os indecisos, brancos e nulos, o atual governador seria reeleito já no próximo domingo, com 56% dos votos contra 37% do petista.

Ainda de acordo com o Datafolha, em um eventual segundo turno, Tarcísio venceria Haddad por 55% a 38%, com 1% de indecisos e 6% de brancos e nulos.

O Datafolha entrevistou 1.610 pessoas entre os dias 28 e 30 de setembro. A margem de erro é de dois pontos percentuais e o nível de confiança é de 95%.



Em um eventual segundo turno, Tarcísio de Freitas venceria Fernando Haddad por 55% a 38%, de acordo com a pesquisa

tos percentuais e o nível de confiança é de 95%.

Rio de Janeiro

No Rio de Janeiro, a pesquisa mostra Eduardo Paes (PSD) à frente na disputa para governador, com 42% das intenções de voto. Já o candidato Douglas Ruas (PL) aparece com 31%, enquanto Anthony Garotinho (Republicanos) tem 7%, William Siri (PSOL) soma 3%, Cyro Garcia (PSTU) possui 2%, enquanto Juliete (UP), André Marinho (Novo), Coronel Busnello (Missão), Luan Monteiro (PCO) têm 1%, cada. Indecisos são 4% e brancos/nulos/nenhum somam 8%.

No segundo turno, Eduardo Paes venceria Douglas

Ruas. O ex-prefeito do Rio tem 52% das intenções de voto, contra 38% do candidato do PL. Brancos e nulos somam 7%, enquanto 2% estão indecisos.

O Datafolha ouviu 1.204 eleitores do Estado do Rio de Janeiro entre os dias 28 e 1º de setembro. A pesquisa foi realizada de maneira presencial, por meio de abordagem em pontos de fluxo populacional. A margem de erro da sondagem é de três pontos percentuais para mais ou para menos, com nível de confiança de 95%.

Minas

A pesquisa Datafolha em Minas Gerais mostra que o senador Cleitinho Azevedo

(Republicanos) tem a chance de ser eleito governador em primeiro turno. Nos votos válidos, ele aparece com os mesmos 49% da semana passada. Considerando a margem de erro de três pontos percentuais, ele varia de 46% a 52%.

Na mesma conta de válidos, Patrus tem 20% (de 18% na semana anterior); Kalil, 13% (de 11%); Roscoe, 5% (de 6%); Simões, 5% (de 6%); Azevedo, 3% (de 4%). Ben manteve os 2%, Túlio foi de 2% para 1% e Duda, Xavier e Áreas têm os mesmos 1%.

Nos votos totais, Cleitinho tem 40%, o mesmo percentual de uma semana atrás. Em segundo lugar, o deputado federal Patrus Ananias (PT) oscilou de 15%

para 16%. Na sequência, o ex-prefeito de Belo Horizonte Alexandre Kalil (PDT) passou de 9% para 11%.

O Datafolha ouviu presencialmente 1.204 eleitores de 16 anos ou mais entre os dias 28 de setembro e 1º de outubro, período que abarcou o debate estadual da TV Globo, realizado na terça-feira, 29. A margem de erro é de três pontos percentuais, para mais ou para menos. O nível de confiança é de 95%.

Em eventual segundo turno entre Cleitinho e Kalil, o senador tem 56% dos votos totais contra 27% do ex-prefeito de Belo Horizonte. Quando o oponente é Patrus Ananias, Cleitinho tem 60% e o petista 24%.

Disputa pelo Senado tem empate quádruplo

A pesquisa Datafolha divulgada nesta quinta-feira aponta um empate quádruplo na disputa pelas duas vagas ao Senado por São Paulo. Marina Silva (Rede) tem 16% das intenções de voto, seguida de André do Prado (PL) e Simone Tebet (PSB), com 15% cada, e de Guilherme Derrite (PP), com 14%.

A margem de erro é de dois pontos percentuais. São 12% de indecisos e outros 12% que responderam que votarão em branco, nulo ou em ninguém.

Na rodada anterior da pesquisa, divulgada no dia 24, Marina tinha 15%, Tebet, 14%, e Prado e Derrite, 12%.

Mesmo tendo anunciado

a desistência da corrida para apoiar os candidatos do PL e do PP, Salles (Novo) registrou 2% - ele tinha 4% anteriormente. Formalmente, ele ainda consta como candidato apto na Justiça Eleitoral e por isso foi mantido na pesquisa.

Marcio Alves (UP), Soninha Francine (Cidadania),

Maíra de Souza (UP) e Guto Schiavetto (Missão) também marcaram 2% cada.

Dra. Eliana Ferreira (PSTU), William Teixeira (Agir) e Ednelson Cesaretti (PCO) têm 1% cada. Petter Maahs (PCB) e Weller Gonçalves (PSTU) não pontuaram.

Os dados são do cenário estimulado, quando a lista

de candidatos é apresentada ao eleitor, e representam os votos totais, ou seja, a soma das respostas para o primeiro e o segundo votos.

O Datafolha entrevistou 1.610 pessoas entre os dias 28 e 30 de setembro. A margem de erro é de dois pontos percentuais e o nível de confiança é de 95%.

TRANSPORTES | Navegação

Maior navio bate-estacas do mundo deixa China com destino ao Brasil

Equipamento será usado na construção da Ponte Salvador-Itaparica; viagem deve durar 45 dias

Divulgação

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br



O Tiejian Daqiao Zhuang 1 também pode operar em profundidades de até 70 metros e foi projetada para trabalhos em águas profundas e áreas com condições geológicas complexas

O maior navio bate-estacas do mundo partiu neste domingo (27) do Porto de Lusi, na província de Jiangsu, na China, com destino ao Brasil para atuar na construção da Ponte Salvador-Itaparica, na Bahia. A embarcação Tiejian Daqiao Zhuang 1 será utilizada na execução das fundações da estrutura, que terá 12,4 quilômetros sobre a Baía de Todos-os-Santos e investimento de R\$ 11,6 bilhões.

A viagem até o Brasil deve durar cerca de 45 dias. Segundo a agência chinesa Xinhua, a rota passa pelo Estreito de Malaca, contorna o Cabo da Boa Esperança e segue pelo Atlântico Sul. A previsão é que a embarcação chegue inicialmente pelo Recife (PE).

Construído pelo China

Railway Construction Bridge Engineering Bureau Group, o navio tem uma torre de cravação de 156 metros e capacidade para içar estacas de até 700 toneladas. A embarcação também pode operar em profundidades de até 70 metros e foi projetada para trabalhos em águas profundas e áreas com condições geológicas complexas.

Essas características serão utilizadas na implantação das fundações dos principais pilares da ponte. No trecho de maior profundidade, a lâmina d'água che-

ga a 64 metros.

As fundações serão executadas com grandes estacas metálicas cravadas por um sistema flutuante. Na sequência, será feita a escavação interna das estacas, a instalação de armaduras pré-montadas e a concretagem submersa.

A Ponte Salvador-Itaparica terá um vão central estaiado de 682 metros, ampliado em relação aos 482 metros previstos inicialmente para permitir a passagem de navios de carga, cruzeiros e petroleiros pela Baía de Todos-os-Santos.

A estrutura terá duas torres em formato de diamante, com 248 metros de altura cada. A construção será realizada em 34 segmentos sucessivos, utilizando formas trepantes hidráulicas.

As obras começaram oficialmente em 1º de julho de 2026. A construção e o gerenciamento estão sob responsabilidade da CCCC Second Harbor Brazil (SHEC BR), empresa da China Communications Construction Company (CCCC), uma das acionistas da concessionária responsável pelo projeto, ao lado da China Railway Construction Corporation (CRCC).

Além do navio bate-estacas, a obra utiliza uma plataforma de trabalho sobre o mar desenvolvida com tecnologia chinesa. Segundo a concessionária, a estrutura, instalada pela primeira vez na América Latina, deverá reduzir em cerca de 70% a necessidade de embarcações de apoio durante a construção.

A plataforma servirá como base operacional ao

longo de grande parte do traçado da ponte. Tecnologia semelhante foi empregada na construção da Ponte da Baía de Hangzhou, na China.

O projeto também utiliza a metodologia BIM para o gerenciamento digital da obra e conta com uma central de concreto instalada entre os pilares P5 e P6, para abastecer diretamente as frentes de trabalho.

A Ponte Salvador-Itaparica está inserida no Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e tem conclusão prevista para 2031. A estrutura deverá ligar Salvador à Ilha de Itaparica e terá capacidade projetada para cerca de 28 mil veículos por dia.

O governo da Bahia estima a geração de aproximadamente 7 mil empregos durante os seis anos de construção. A projeção é que a nova ligação reduza em cerca de 45 minutos o tempo de deslocamento entre Salvador e Vera Cruz e em até duas horas o trajeto até o Baixo Sul do estado.

TRANSPORTES | Portos

Capitania dos Portos fecha canal de acesso do complexo Itajaí-Navegantes

Manobras de navios foram interrompidas desde às 11h45 desta quinta-feira (1º) em razão de fortes correntezas

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redebenews.com.br

í-Navegantes, em Santa Catarina, foi fechado para manobras de navios nesta quinta-feira (1º), devido às fortes correntezas registradas no rio Itajaí-Açu. Segundo a Superintendência do Porto de Itajaí (SPI), o canal foi considerado impraticável pela Capitania dos Portos às 11h45.

Com a decisão, estão suspensas as operações de entrada e saída de navios até que as condições de correnteza ofereçam segurança para a navegação. A retomada das manobras dependerá de nova avaliação e determinação da Autoridade Marítima.

A SPI informou que

acompanha permanentemente as condições do rio e mantém contato com a Capitania dos Portos e os demais agentes envolvidos nas operações portuárias.

Nos últimos dias, o canal vinha operando com restrições, por meio de janelas operacionais para a entrada e saída de navios. A medida

tinha como objetivo manter o fluxo das operações nos terminais portuários da região diante das condições de navegação.

O canal permanecerá fechado até que a correnteza permita a retomada segura das manobras, conforme avaliação da Capitania dos Portos.

O canal de acesso ao complexo portuário de Itaja-

TCU autoriza adensamento do STS08 com investimentos de R\$ 1,6 bi da Petrobras

Decisão da Corte vai de acordo com proposta do Governo à pedido da estatal, encerrando possibilidade de licitação isolada

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenenews.com.br

O Tribunal de Contas da União (TCU) autorizou o processo que prevê o adensamento da área STS08 ao terminal STS08A, arrendado à Petrobras, no Porto de Santos (SP). A decisão do Tribunal abre caminho para a exploração integrada das áreas, destinada para movimentação de graneis líquidos.

A decisão consta do Acórdão 2.612/2026, aprovado por unanimidade pelo Plenário do Tribunal em sessão realizada em 23 de setembro. Com a deliberação, o TCU encerrou o processo que acompanhava a licitação do STS08, que estava sendo promovido pela Autoridade Portuária de Santos (APS).

A autorização não representa a conclusão do processo. Em determinação do TCU, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) deverá encaminhar a documentação final do adensamento à Corte antes da celebração de eventual termo aditivo ao contrato. O envio deverá ocorrer em até 15 dias após a aprovação da versão final dos documentos.

Conforme o Acórdão, um dos principais elementos para autorização do adensamento teve a ver com a diferença entre os investimentos previstos. O plano apresentado para o adensamento prevê aportes de aproximadamente R\$ 1,6 bilhão, enquanto a modelagem preparada para a licitação independente do STS08

estimava cerca de R\$ 360 milhões.

Segundo o voto do relator, ministro Antonio Anastasia, os elementos técnicos analisados até o momento indicam vantagens na exploração integrada das áreas. A capacidade potencial de movimentação poderá alcançar 11,2 milhões de m³ por ano, crescimento de 33,3% em relação aos 8,4 milhões de m³ anuais previstos na documentação da licitação. Também está projetado um aumento de aproximadamente 4% na capacidade estática de tancagem.

Pedido do governo

O STS08 possui 152,3 mil m² e fica ao lado do STS08A, que ocupa aproximadamente 297,3 mil m². Originalmente, o Governo Federal planejava explorar as duas

áreas separadamente. No leilão realizado em novembro de 2021, a Petrobras venceu a disputa pelo STS08A, com uma proposta de aproximadamente R\$ 558,25 milhões. O STS08, por outro lado, não recebeu propostas.

Posteriormente, a APS recebeu do Governo Federal competências para reformular o projeto e preparar uma nova licitação. Em 2023, um chamamento público identificou seis potenciais interessados, e entre outubro e novembro de 2024 foi realizada consulta e audiência pública sobre a nova modelagem.

O processo mudou de direção em 2025, quando o Ministério de Portos e Aeroportos retomou para a esfera federal as competências relacionadas à destinação do STS08. A medida ocor-

reu durante a análise de um pedido da Petrobras para incorporar a área ao STS08A, considerado pelo Governo Federal estratégico para o abastecimento nacional.

Com a mudança, o STS08 acabou retirado da carteira de projetos de desestatização e a alternativa da licitação foi substituída pelo adensamento ao contrato da Petrobras.

Próximos passos

De acordo com a documentação encaminhada ao TCU, a análise econômico-financeira e regulatória da proposta estava sob responsabilidade da Antaq. Depois da manifestação da agência, o processo deverá retornar ao Ministério de Portos e Aeroportos para consolidação da análise, elaboração da minuta do termo aditivo e avalia-

ção jurídica.

Na sequência, a documentação completa terá de voltar ao TCU antes da eventual assinatura do aditivo contratual. A Corte fará uma nova análise, em processo autônomo, para verificar de forma definitiva os ganhos de eficiência e os efeitos da exploração integrada.

Em nota, a Petrobras afirmou que os terminais já operam de forma integrada desde a sua implantação, sendo assim, a segregação contratual entre as áreas meramente administrativa.

A estatal reforçou que o adensamento “é fundamental para a manutenção da continuidade operacional das refinarias da Petrobras, responsáveis por 50% da produção nacional de derivados de petróleo, cumprindo um papel estratégico no abastecimento do país”.

Divulgação



O STS08 possui 152,3 mil m² e fica ao lado do STS08A, que ocupa aproximadamente 297,3 mil m². Originalmente, o Governo Federal planejava explorar as duas áreas separadamente

TRANSPORTES | Portos

Vports planeja R\$ 150 milhões em expansão ferroviária no ES

Concessionária estuda quatro intervenções perto de Capuaba e avalia dobrar de 45 para 90 vagões a capacidade da pera interna

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A Vports prepara uma nova etapa de expansão da infraestrutura ferroviária dos portos do Espírito Santo para sustentar o aumento da movimentação de cargas no complexo. A concessionária identificou quatro intervenções próximas ao Porto de Capuaba, em Vila Velha, que exigiriam cerca de R\$ 150 milhões, além de estudar a ampliação da capacidade da pera ferroviária interna, atualmente limitada a 45 vagões, para até 90.

As medidas integram o planejamento da companhia para ampliar a capacidade dos portos de Vitória, Vila Velha e Barra do Riacho. Em entrevista ao Valor Econômico, o diretor-presidente da Vports, Pedro Henrique Garcia Benevides, afirmou que há espaço para uma nova etapa de expansão ferroviária e detalhou outras intervenções necessárias para acompanhar o crescimento das operações.

Quando a gestão privada assumiu o complexo, em setembro de 2022, a movimentação estava próxima de 7 milhões de toneladas por ano. A expectativa é encerrar 2026 com volume próximo de 9 milhões de toneladas e alcançar 10 milhões em 2029. No longo prazo, caso os novos projetos avancem, a capacidade poderá chegar a 20 milhões de toneladas anuais.

A concessionária con-



A concessionária contabiliza R\$ 1,6 bilhão em investimentos realizados e contratados, incluindo aportes de parceiros, em projetos previstos até o primeiro semestre de 2027

tabiliza R\$ 1,6 bilhão em investimentos realizados e contratados, incluindo aportes de parceiros, em projetos previstos até o primeiro semestre de 2027. O crescimento da movimentação, porém, aumenta a necessidade de intervenções principalmente nas ligações ferroviárias e rodoviárias e no acesso marítimo.

Na ferrovia, as quatro intervenções estão concentradas em trecho próximo a Capuaba e buscam ampliar a capacidade de acesso ao complexo. Paralelamente, a Vports avalia dobrar a capacidade da pera ferroviária interna, utilizada para as operações das composições dentro da área portuária.

A empresa também colocou em operação neste ano uma nova estrutura destinada à movimentação de ferro-gusa no Porto de Capuaba. A operação utiliza a conexão ferovi-

ária entre Minas Gerais e o Espírito Santo e amplia a participação do modal ferroviário nas cargas atendidas pelo complexo.

Acessos

Outra frente em estudo é a implantação de um pátio de triagem para caminhões nas proximidades do complexo. A estrutura serviria para organizar a chegada dos veículos e evitar que o crescimento da movimentação gere novos gargalos nos acessos rodoviários e na circulação urbana.

No lado marítimo, a Vports estuda intervenções no canal de navegação da Baía de Vitória para receber embarcações maiores. Atualmente, o porto opera com calado de 12,5 metros, e os estudos analisam a possibilidade de chegar a pelo menos 13 metros. Também é avaliada a operação de

navios com boca de até 38 metros, ante os 32 metros considerados atualmente.

Segundo Benevides, a expansão precisa ocorrer de forma integrada entre ferrovia, rodovia e canal de navegação, evitando que o aumento da capacidade dos terminais seja limitado por gargalos nos acessos.

Conversão da outorga

A forma de financiar parte dos projetos ainda está em discussão. Uma das alternativas avaliadas é a participação do Governo do Espírito Santo em intervenções consideradas estratégicas.

A Vports também negocia com o Governo Federal a possibilidade de converter parcelas da outorga da concessão em investimentos nos próprios ativos portuários. Os pagamentos fixos e variáveis feitos pela empresa ficam

atualmente entre R\$ 50 milhões e R\$ 60 milhões por ano.

“É um instrumento possível dentro do nosso contrato e também no arcabouço do Governo Federal”, afirmou Benevides.

Pelo modelo em discussão, parte dos recursos destinados à outorga seria aplicada diretamente nas intervenções. A empresa argumenta que os investimentos aumentariam a capacidade e a competitividade de ativos públicos que permanecerão com a União ao fim da concessão.

Novas cargas

Além das obras de infraestrutura, a Vports busca novas operações para ampliar e diversificar a movimentação. Entre as oportunidades avaliadas estão a exportação de petróleo bruto e a implantação de um terminal de líquidos.

A empresa também acompanha os impactos das tarifas impostas pelos Estados Unidos sobre as exportações de rochas ornamentais. Entre janeiro e agosto, os embarques de granito e mármore para todos os destinos chegaram a 809 mil toneladas, alta de 9% em relação ao mesmo período de 2025, e movimentaram US\$ 818 milhões em comércio exterior.

Diante das barreiras comerciais, empresas do setor vêm buscando produtos de maior valor agregado e novos mercados, especialmente no Oriente Médio, movimento que também pode abrir espaço para novas rotas e serviços marítimos nos portos capixabas.

TRANSPORTES | Portos

Porto Central estuda hub de data centers com até 5 GW de capacidade

Projeto em Presidente Kennedy (ES) prevê aproveitamento de energia, água, áreas disponíveis e conexão por cabos submarinos de telecomunicações

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

O Porto Central, em Presidente Kennedy (ES), estuda a implantação de um hub de data centers voltado a empresas brasileiras e estrangeiras. O projeto aproveita a infraestrutura prevista para o complexo portuário, incluindo oferta de energia, água, áreas disponíveis e conexão por cabos submarinos de telecomunicações.

A proposta ainda está em fase de concepção e estruturação. As próximas etapas incluem a definição do modelo de empreendimento, o dimensionamento

da infraestrutura necessária e dos insumos, como energia e água, além da prospecção de empresas interessadas em utilizar os futuros data centers.

Segundo Fabrício Cardoso Freitas, CEO da Macro Investimentos e membro do Conselho de Adminis-

tração do Porto Central, o empreendimento já conta com um dos principais ativos necessários para esse tipo de operação: capacidade energética. O complexo desenvolveu e licenciou 5 gigawatts (GW) de capacidade, além de prever estrutura para fornecimen-

to de gás natural liquefeito (GNL).

A disponibilidade de energia é considerada um dos fatores centrais para a implantação de data centers, que demandam fornecimento contínuo para manter a operação da infraestrutura de processa-

mento e armazenamento de dados.

Além da energia, o projeto poderá utilizar áreas do complexo portuário, disponibilidade de água e a infraestrutura logística do Porto Central, que também prevê possibilidade de conexão ferroviária.

Outro diferencial em estudo é a conexão internacional por cabos submarinos de telecomunicações. O Porto Central já possui autorização para receber um cabo, e as tratativas para viabilizar a instalação estão em andamento.

A proposta é que a estrutura permita receber, processar e distribuir dados tanto para o mercado brasileiro quanto para outros países, criando uma nova frente de negócios associada à infraestrutura portuária.



Divulgação

O projeto poderá utilizar áreas do complexo portuário, disponibilidade de água e a infraestrutura logística do porto, que também prevê possibilidade de conexão ferroviária

Congresso Integra Portos amplia prazo para envio de trabalhos acadêmicos

Estudantes de ensino técnico, graduação e pós-graduação poderão enviar artigos e e-pôsteres até 15 de outubro

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

O 4º Congresso Nacional Integra Portos (CNIT) ampliou até 15 de outubro o prazo para a submissão de trabalhos acadêmicos que poderão ser apresentados durante o evento. Realizado pela Fundação Centro de Excelência Portuária de Santos (Fundação Cenep), o congresso acontece nos dias 11, 12 e 13 de novembro, em Santos.

Podem participar estudantes de ensino técnico,

graduação e pós-graduação, com a apresentação de artigos e e-pôsteres. As condições para submissão estão disponíveis no site do evento.

Com o tema “O futuro da relação Porto-Cidade: Pesquisa Aplicada, Forma-

ção de Capital Humano e Desenvolvimento Sustentável”, o CNIT terá atividades voltadas a temas como gestão, logística, sustentabilidade, tecnologia e outros assuntos relacionados ao setor portuário.

A programação será realizada em formato híbrido e contará com palestras, painéis, apresentações de trabalhos, visitas técnicas, minicursos, estandes de empresas portuárias e instituições de ensino, além de

premiações.

O evento busca aproximar academia e mercado e fortalecer a integração entre o setor portuário, instituições de ensino e pesquisa, poder público, iniciativa privada e sociedade. A proposta também envolve o desenvolvimento de pesquisas aplicadas, a formação de profissionais para as novas demandas do mercado e a adoção de práticas que conciliem desenvolvimento econômico, responsabilidade socioambiental e qualidade de vida.

A Fundação Cenep é mantida pela Autoridade Portuária de Santos (APS) e pela Prefeitura Municipal de Santos.



Divulgação

O evento busca aproximar academia e mercado e fortalecer a integração entre o setor portuário, instituições de ensino e pesquisa, poder público, iniciativa privada e sociedade

TRANSPORTES | Ferrovias

TCU adia decisão sobre retomada de obras da Transnordestina

Ministro Jhonatan de Jesus pediu mais 15 dias para analisar recurso da Infra S.A.; novos avanços no lote entre Custódia e Arcoverde seguem suspensos

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A retomada das obras do trecho pernambucano da Ferrovia Transnordestina terá de esperar mais 15 dias. O Tribunal de Contas da União (TCU) adiou, nesta quarta-feira (30), a análise do pedido de reexame apresentado pela Infra S.A. contra as restrições impostas ao projeto. O adiamento ocorreu após pedido de vista do ministro Jhonatan de Jesus.

O processo é relatado pelo ministro Benjamin Zymler e trata das condições para a continuidade dos investimentos no ramal Salgueiro-Suape. Com o novo adiamento, permanecem suspensas as novas contratações e a emissão de ordens de serviço para novos avanços físicos no lote SPS 04, entre Custódia e Arco-

verde, com 73,3 quilômetros de extensão.

O lote já possui contrato assinado pela Infra S.A. com o Consórcio ACA Transnordestina, no valor de R\$ 312,8 milhões. Firmado em julho, o acordo prevê a elaboração do projeto executivo e a execução dos serviços remanescentes de infraestrutura, incluindo pontes e viadutos. O prazo previsto para a execução das obras é de 53 meses, a partir da ordem de serviço, enquanto a vigência contratual é de 57 meses.

A decisão do TCU, no entanto, impede por enquanto o início da execução física. A corte autorizou que os projetos e demais etapas preparatórias avancem, mas condicionou novas frentes de obras à apresentação de elementos técnicos que comprovem a pertinência e a vantagem socioeconômica da aplicação de recursos públicos no trecho.

As restrições foram impostas em maio, quando o tribunal concluiu que a de-

cisão de retomar integralmente a ligação entre Salgueiro e Suape não estava amparada por estudos contemporâneos e suficientemente robustos. A auditoria também apontou entraves socioambientais, fundiários e operacionais, indefinições relacionadas ao traçado e fragilidades de governança, além do risco de recursos serem direcionados para segmentos isolados da ferrovia antes da solução de gargalos em outras partes do corredor.

Em julho, ao analisar recursos apresentados pela Infra S.A. e pela União, o TCU esclareceu o alcance das restrições. Foram mantidos os pagamentos relativos a contratos vigentes, os atos preparatórios internos, a homologação de licitações, a assinatura dos contratos decorrentes desses certames e o desenvolvimento de estudos e projetos de engenharia. A emissão de ordens de serviço para novas execuções físicas continuou vedada.

Nesse intervalo, a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) elaborou um estudo técnico complementar e o encaminhou ao TCU. O documento analisa aspectos econômicos, sociais e logísticos da ligação Salgueiro-Suape e estima que a ferrovia poderá movimentar entre 18 milhões e 24 milhões de toneladas de cargas por ano.

O levantamento também calculou em R\$ 4,76 bilhões o Valor Social Presente Líquido do trecho, indicador utilizado para estimar os benefícios econômicos e sociais do empreendimento ao longo do tempo. O estudo integra o conjunto de informações apresentado pelo governo para tentar atender às exigências feitas pelo tribunal.

O pedido de reexame da Infra S.A. busca justamente reverter as restrições após a apresentação desses novos elementos. O julgamento deverá definir se os estudos produzidos desde a decisão de maio são suficientes para

autorizar a retomada das frentes físicas no lote SPS 04.

A ligação completa entre Salgueiro e o Porto de Suape tem cerca de 544 quilômetros e foi devolvida à União depois da cisão do contrato de concessão anteriormente mantido pela Transnordestina Logística S.A. (TLSA). Posteriormente, o ramal foi incluído no Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC).

Segundo dados apresentados ao TCU, cerca de 179 quilômetros de infraestrutura estão concluídos em Pernambuco e outros 126 quilômetros encontram-se em diferentes estágios de execução. A retomada do trecho passou a ser conduzida diretamente pela Infra S.A.

A Transnordestina foi planejada para conectar áreas produtoras do interior do Nordeste aos portos de Pecém, no Ceará, e Suape, em Pernambuco, formando um corredor ferroviário para o transporte de cargas como grãos, minérios e açúcar.



Divulgação

TRANSPORTES | Aeroportos

Aeroporto de Salvador recebe prêmio internacional por projeto de descarbonização

Projeto utiliza dados de energia, combustíveis e operações para orientar medidas de redução de emissões

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

O Salvador Bahia Airport recebeu o Green Airports Recognition 2026 pelo trabalho de descarbonização baseado em dados e pela obtenção do nível 5 da Airport Carbon Accreditation (ACA), principal certificação internacional para gestão e redução de emissões de carbono no setor da aviação. O prêmio foi entregue na última segunda-feira (28), durante o ACI LAC/World 2026 Annual General Assembly, Conference and Exhibition. O evento foi realizado em Lima, capital do Peru.

Concedido pelo Airports Council International (ACI), o prêmio reconhece iniciativas do setor aeroportuário relacionadas à sustentabilidade. No aeroporto de Salvador, o projeto passou

a reunir informações sobre consumo de energia, combustíveis, atividades operacionais e outras fontes de emissões em um sistema de gestão de carbono.

A partir desses dados, o aeroporto identificou as principais fontes de emissão e definiu as medidas de redução. As ações envolvem eficiência energética, uso de energia renovável, mudanças operacionais e acompanhamento das emissões.

O trabalho também contou com a participação de diferentes áreas do aeroporto, parceiros externos e uma verificação independente dos resultados.

Com a inclusão dos dados ambientais e operacionais à rotina de gestão, as informações passaram a ser utilizadas para acompanhar os resultados das medidas adotadas e identificar pontos de intervenção.

Segundo Alessandra



O prêmio ao Salvador Bahia Airport foi entregue na última segunda-feira (28), durante o ACI LAC/World 2026 Annual General Assembly, Conference and Exhibition, em Lima, no Peru

Reis, gerente de Meio Ambiente do Salvador Bahia Airport, a obtenção do nível 5 da certificação demonstra a aplicação de dados, inovação e gestão na redução das emissões do aeroporto.

“A conquista do ACA Level 5 representa mais do

que um marco de certificação. Ela demonstra como dados, inovação, colaboração e gestão estratégica podem ser combinados para acelerar a descarbonização aeroportuária. Esse reconhecimento também reforça uma visão que faz

parte da nossa atuação: a sustentabilidade precisa estar integrada às decisões e à operação do aeroporto, orientando ações concretas para reduzir impactos ambientais e tornar nossa infraestrutura cada vez mais eficiente e resiliente”.

Latam chega a 67 aeroportos no Brasil

PCompanhia anexará 14 aeronaves entre novembro de 2026 e março de 2027 para operar 42 rotas domésticas e incluir quatro novos destinos na malha

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

A Latam Airlines Brasil vai chegar a 67 aeroportos atendidos no país com a entrada gradual de 14 aeronaves Embraer E195-E2 na frota, entre novembro de 2026 e março de 2027. O

novo modelo será utilizado em 42 rotas domésticas e permitirá à companhia incluir quatro destinos na malha nacional: Cabo Frio (RJ), Ji-Paraná (RO), Macaé (RJ) e Rondonópolis (MT).

A expansão será apresentada pela companhia durante a ABAV Expo 2026, realizada de 30 de setembro a 2 de outubro, no Expo Center Norte, em São Paulo. Com características voltadas a mercados de diferentes portes, o E195-E2 amplia a possibilidade de abertura de

novas rotas e de conexão de cidades menores à rede nacional e internacional da empresa.

“A chegada do E195-E2 vai abrir um novo capítulo de expansão da nossa conectividade no Brasil, que já passou de 44 para 63 destinos nos últimos seis anos. É uma aeronave que amplia nossa capacidade de chegar a novos mercados e conectar mais cidades à nossa rede, criando novas possibilidades de viagem para os clientes e oportunidades

para toda a cadeia do turismo brasileiro”, afirma Aline Mafra, diretora de Vendas e Marketing da Latam Brasil.

Segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), a Latam transportou cerca de 3,6 milhões de passageiros em voos domésticos no Brasil em agosto de 2026. Entre janeiro e agosto, foram 26,8 milhões de passageiros.

O E195-E2 da Latam terá 136 assentos em configuração 2-2, distribuídos entre as cabines Premium

Economy e Economy. A aeronave contará ainda com Wi-Fi gratuito para clientes cadastrados no Latam Pass, portas USB-C em todos os assentos e acesso à plataforma de entretenimento Latam Play.

A inclusão do novo modelo faz parte da estratégia da companhia de ampliar a conectividade da malha brasileira. Para 2027, a Latam já estuda até 18 novos destinos potenciais para uma segunda fase de expansão com o E195-E2.

TRANSPORTES | Aeroportos

Novas regras da Anac já enquadram 14 passageiros por indisciplina

Resolução em vigor desde 14 de setembro prevê multa e suspensão do direito de voar; um caso gravíssimo já levou passageiro à no-fly list

Divulgação



Passageiros envolvidos em episódios de indisciplina no transporte aéreo podem receber multa e, nos casos mais graves, ter o direito de voar suspenso por até 12 meses

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

Um passageiro que urinou na galley, espécie de cozinha de avião, e outros 13 passageiros indisciplinados estão entre os primeiros casos enquadrados após a entrada em vigor das novas regras da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). A resolução passou a valer em 14 de setembro e, até 1º de outubro, acumulava quase uma ocorrência por dia.

Segundo a Anac informou ao Estadão, foram registrados 14 casos de indisciplina no período: cinco classificados como ordinários, oito graves e um gravíssimo.

O episódio considerado gravíssimo ocorreu apenas quatro dias depois da entrada em vigor da resolução, em 18 de setembro. Durante um voo da Azul entre Belém (PA) e Campinas (SP), um passageiro expôs a genitália e urinou na galley, área próxima aos lavatórios onde os comissários de bordo preparam alimentos e bebidas servidos durante o voo.

A tripulação interveio imediatamente e interrompeu a ação. Como o nome do passageiro não foi divulgado, não foi possível localizar sua defesa.

Segundo a Anac, o comandante determinou que o passageiro fosse recebido pelas autoridades no aeroporto de destino. Após o pouso, ele foi conduzido pela Polícia Federal para os procedimentos

cabíveis.

“O operador enquadrou o ato como ‘gravíssimo’, ensejando multa e suspensão de seis meses do direito de voar”, informou a agência.

O passageiro também

foi incluído imediatamente na chamada no-fly list, que impede temporariamente o embarque em novos voos. Até o momento, ele é o único dos 14 envolvidos nas ocorrências registradas desde 14 de

setembro a ter recebido essa medida.

Entre os oito casos classificados como graves, quatro envolveram passageiros que fumaram nos banheiros das aeronaves. A prática é proibida e está sujeita à aplicação de multa, embora, isoladamente, não resulte na suspensão do direito de voar.

Outro episódio grave ocorreu depois que um passageiro chutou outra pessoa a bordo. O agressor foi desembarcado e também conduzido por agentes da Polícia Federal.

Multa pode chegar a R\$ 17,5 mil

Pelas novas regras, passageiros envolvidos em episódios de indisciplina no transporte aéreo podem receber multa de

R\$ 17,5 mil e, nos casos mais graves, ter o direito de voar suspenso por até 12 meses.

A suspensão está prevista para condutas classificadas como gravíssimas, entre elas agressões físicas contra tripulantes, atentados à dignidade sexual, danos a dispositivos de segurança, tentativa de acesso à cabine de comando e atos destinados a tomar o controle da aeronave.

A classificação inicial da ocorrência cabe à companhia aérea. Em seguida, os casos são encaminhados para análise da Anac, responsável por instaurar o processo administrativo e decidir sobre eventual aplicação de sanções.

Até 1º de outubro, nenhuma multa havia sido efetivamente aplicada. Segundo a agência, a penalidade financeira só é definida após a conclusão do processo administrativo, no qual são assegurados o contraditório e a ampla defesa.

“A eventual sanção só é definida ao fim do processo administrativo aberto pela Agência, que prevê o direito à ampla defesa e ao contraditório”, informou a Anac.

Em nota, a Azul afirmou que atua em conformidade com a resolução da agência e que repudia manifestações de violência ou comportamentos inadequados que provoquem constrangimento a passageiros e tripulantes ou comprometam a segurança das operações.

Segundo a companhia, são adotadas as medidas necessárias para preservar a segurança dos voos e das pessoas a bordo.

O que prevê a resolução da Anac

Atos ordinários

Incluem condutas em solo ou a bordo que descumpram orientações ou provoquem distúrbios, como utilizar aparelhos eletrônicos proibidos durante o voo, recusar instruções de segurança da tripulação, causar tumulto ou desrespeitar outros passageiros por meio de gestos ou palavras.

Punição: a companhia deve adotar medidas de orientação formal e agir para restabelecer a ordem.

Atos graves

Incluem violência física contra passageiros ou funcionários em solo, agressões verbais ou ameaças contra a tripulação capazes de afetar a segurança do voo, fumar a bordo, provocar intencionalmente danos à aeronave ou fazer falsa comunicação sobre bombas ou armas.

Punição: encerramento imediato do contrato de transporte, com retirada do passageiro do voo, além da possibilidade de multa de R\$ 17,5 mil aplicada pela Anac.

Atos gravíssimos

Incluem violência física ou atentado à dignidade sexual contra tripulantes ou passageiros, danos a dispositivos de segurança da aeronave, transporte não autorizado de armas ou explosivos e tentativa de acessar a cabine de comando ou assumir o controle do avião.

Punição: além das demais medidas cabíveis, o passageiro pode ter o direito de voar suspenso. A resolução prevê suspensão por até 12 meses, conforme a gravidade e a análise realizada no processo administrativo.

Lito Sousa, referência na divulgação da aviação, morre aos 59 anos

Criador do canal Aviões e Músicas enfrentava a doença de Creutzfeldt-Jakob; velório terá período aberto ao público nesta sexta-feira (2), em São Paulo

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

O influenciador e especialista em aviação Lito Sousa, criador do canal Aviões e Músicas, morreu nesta quinta-feira (1º), aos 59 anos. A morte foi anunciada pela família nas redes sociais. Ele enfrentava a doença de Creutzfeldt-Jakob (DCJ), condição neurológica rara, degenerativa e de rápida progressão.

Lito havia revelado em julho o diagnóstico de câncer de próstata. No mês seguinte, após apresentar sintomas neurológicos, recebeu o diagnóstico de Creutzfeldt-Jakob, anunciando publicamente em 21 de agosto. A morte ocorreu 41 dias depois da divulgação do quadro.

A doença é provocada pelo funcionamento anormal de proteínas chamadas príons e compromete progressivamente as funções do cérebro. Diante da ausência de tratamento capaz de interromper sua evolução, a família buscou alternativas experimentais no Brasil e no exterior.

O Ministério da Saúde chegou a pedir a inclusão



Reprodução

Referência na aviação

Antes de ganhar projeção na internet, Lito trabalhou por mais de três décadas na manutenção de aeronaves, com passagens por empresas como Varig, Transbrasil e United Airlines. Também teve experiência profissional no exterior. O conhecimento acumulado na atividade serviu de base para o conteúdo que passou a produzir sobre aviação.

O projeto Aviões e Músicas começou como blog e depois ganhou espaço no YouTube. Nos vídeos, Lito traduzia temas técnicos para uma linguagem acessível, explicando o funcionamento de aeronaves, procedimentos de segurança, acidentes aéreos e episódios históricos do setor. Também se tornou conhecido por conteúdos voltados a pessoas com medo de voar.

O canal e os perfis de Lito reuniam mais de 6 milhões de seguidores nas diferentes plataformas. Além do trabalho como comunicador, ele desenvolveu projetos de formação profissional ligados à aviação e publicou o livro Onde Morrem os Aviões, baseado em experiências de sua carreira.

Lito traduzia temas técnicos para uma linguagem acessível, explicando o funcionamento de aeronaves, procedimentos de segurança, acidentes aéreos e episódios históricos do setor

de Lito em um estudo nos Estados Unidos. Em setembro, ele recebeu, em caráter de uso compassivo, a substância experimental ALN-6457, tornando-se o primeiro ser humano a receber o medicamento.

O tratamento ainda estava em fase pré-clínica e não tinha eficácia comprovada. No fim de setembro, sua mulher, Mila Seidl, desmentiu informações de que

Lito teria recuperado movimentos e afirmou que não havia melhora do quadro. Nos últimos dias, ele havia deixado o hospital e passou a receber cuidados paliativos em casa.

Ao anunciar a morte, Mila publicou uma despedida nas redes sociais. “Um grande abraço e até o próximo voo. Foi uma honra ter viajado com você. Te amo. Sempre”, escreveu.

O velório será realizado nesta sexta-feira (2), em São Paulo. Parte da cerimônia será aberta ao público, das 9h às 12h, na Avenida Braz Leme, 2594, em Santana, na Zona Norte da capital. Depois, haverá uma despedida reservada a familiares e amigos próximos. Até a noite desta quinta-feira, não haviam sido divulgadas informações sobre sepultamento ou cremação.

MPor, FAB e Anac prestam homenagens

A morte de Lito Sousa provocou manifestações de órgãos ligados à aviação. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) publicou homenagem em suas redes sociais nesta quinta-feira, destacando a contribuição do comunicador para aproximar o público do setor aéreo.

A Força Aérea Brasileira (FAB) também divulgou nota assinada pelo comandante da Aeronáutica, tenente-brigadeiro do ar Marcelo Kanitz Damasceno. “Hoje, o Brasil se despede de uma das vozes mais queridas e respeitadas da aviação”, afirmou.

Segundo Damasceno, Lito conseguiu transformar conhecimento técnico em conteúdo capaz de aproximar pessoas da aviação, despertar vocações e preservar a memória do setor. A FAB encerrou a homenagem com uma continência simbólica ao comunicador.

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) afirmou que Lito teve papel relevante na disseminação da cultura de segurança operacional e na democratização das informações sobre transporte aéreo. Em nota de pesar, a agência lembrou ainda a atuação do comunicador na

redução do medo de voar entre passageiros.

A Anac também destacou a capacidade de Lito de traduzir temas técnicos para o público e ressaltou sua contribuição para ampliar o conhecimento sobre segurança e transporte aéreo no país.

PETRÓLEO E GÁS

Petrobras eleva preço do querosene de aviação em 11,76%

Novo valor entra em vigor nesta quinta-feira (1º) e amplia pressão sobre os custos das companhias aéreas

Rafa Neddermeyer/Agência Brasil

Agência Brasil

A Petrobras reajustou o preço do querosene de aviação (QAV) em 11,76%, em média, nas refinarias da companhia. O novo valor entra em vigor nesta quinta-feira (1º). O QAV é utilizado por aviões e helicópteros.

O preço médio do combustível passou de R\$ 5,585 por litro em setembro para R\$ 6,242 por litro em outubro. A relação de preços em cada refinaria está disponível no site da Petrobras.

Previsto em contrato, o preço do combustível vendido às distribuidoras é reajustado sempre no dia 1º de cada mês.

A Petrobras tem atribuído a alta do QAV nos últimos meses à guerra no

Oriente Médio, que se refletiu em problemas na logística da indústria do petróleo e derivados.

O preço médio atual é 74% maior que o de 1º de março (R\$ 3,592/litro), dia seguinte ao início dos ataques militares de Estados Unidos e Israel ao Irã.

O motivo principal é a instabilidade no Estreito de Ormuz, passagem marítima ao sul do Irã. Antes da guerra, 20% da produção internacional de óleo e gás passavam pelo estreito. Com menos oferta de petróleo nos mercados, o preço subiu.

Antes do conflito, o combustível respondia por cerca de 30% das despesas operacionais das companhias aéreas brasileiras, segundo a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), órgão regulador do setor aéreo.

Depois da guerra, o peso do QAV ultrapassou 45% dos custos operacio-

nais, de acordo com a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear).

Apesar de o Brasil ser produtor de petróleo, o produto e seus derivados, por serem commodities (matéria-prima negociada em grandes quantidades), têm preço definido no mercado internacional.

Como houve momentos em que os EUA e o Irã se aproximaram de um acordo, a Petrobras chegou a reduzir o QAV em junho e julho. Mas em agosto, voltou a subir, assim como em setembro e agora em outubro.

Em maio, para suavizar o efeito do encarecimento nos caixas das companhias aéreas, a estatal permitiu que as distribuidoras parassem o reajuste.

Caminho do combustível

A Petrobras comercializa o QAV produzido nas refinarias da empresa ou



O preço médio do combustível passou de R\$ 5,585 por litro em setembro para R\$ 6,242 por litro em outubro. A relação de preços em cada refinaria está disponível no site da Petrobras

importado para as distribuidoras. Essas empresas transportam o combustível e vendem para companhias de transporte e outros consumidores finais nos aeroportos ou ainda para revendedores.

A estatal tem participação de cerca de 85% na

produção do QAV nacional, mas o mercado é aberto à livre concorrência, isto é, sem restrições para outras empresas atuarem como produtoras ou importadoras.

Brent volta a superar US\$ 100 com tensão no Oriente Médio

Contrato para dezembro avançou 4,37%, a US\$ 102,31, enquanto preocupações com estoques de diesel aumentam

Estadão Conteúdo

Os contratos futuros de petróleo fecharam em alta nesta quinta-feira, 1º de outubro, com o Brent novamente em US\$ 100 o barril, em meio às tensões no Oriente Médio, o que também tem elevado preocupações globais sobre os estoques de diesel.

Negociado na New York

Mercantile Exchange (Nymex), o petróleo WTI para novembro fechou em alta de 2,71% (US\$ 2,45), a US\$ 92,87 por barril. O petróleo Brent para dezembro, negociado na Intercontinental Exchange de Londres (ICE), subiu 4,37% (US\$ 4,28), a US\$ 102,31 por barril.

O petróleo acelerou alta no período da tarde, com informações do Wall Street Journal de que Pentágono está enviando um terceiro grupo de ataque de porta-aviões e navios adicionais do

Corpo de Fuzileiros Navais para o Oriente Médio, adicionando de 9.000 a 10.000 tropas à região enquanto o presidente dos EUA, Donald Trump, considera retomar os ataques ao Irã após as eleições de meio de mandato.

Com as conversas de paz distantes na perspectiva de curto prazo, os EUA têm pressionado a União Europeia a liberar estoques de diesel para conter os preços antes das eleições de meio de mandato norte-americanas.

Segundo a Reuters, os EUA pediram a liberação de 120 milhões de barris de diesel nos próximos seis meses, enquanto o Politico cita a liberação de mais de um terço das reservas do bloco em um período de 180 dias.

Em paralelo, refinarias chinesas suspenderam exportações de derivados de petróleo para destinos fora de Hong Kong e Macau até nova orientação de Pequim. A medida busca preservar o abastecimento doméstico durante um feriado semanal.

Grandes bancos elevaram suas previsões para o preço do petróleo, uma vez que o conflito no Oriente Médio e o risco de novas interrupções no abastecimento continuam sem solução.

Uma pesquisa do WSJ com projeções de bancos como o Goldman Sachs, o J.P. Morgan e o Morgan Stanley aponta que o Brent ficará, em média, em US\$ 90,22 por barril no quarto trimestre, e o WTI em US\$ 85,47.

Lynas fecha compra da Meteoric por R\$ 3,5 bilhões

Negócio envolve o projeto Caldeira e ainda depende de aprovações societárias e regulatórias no Brasil

Agência Minera Brasil (gerada por IA)

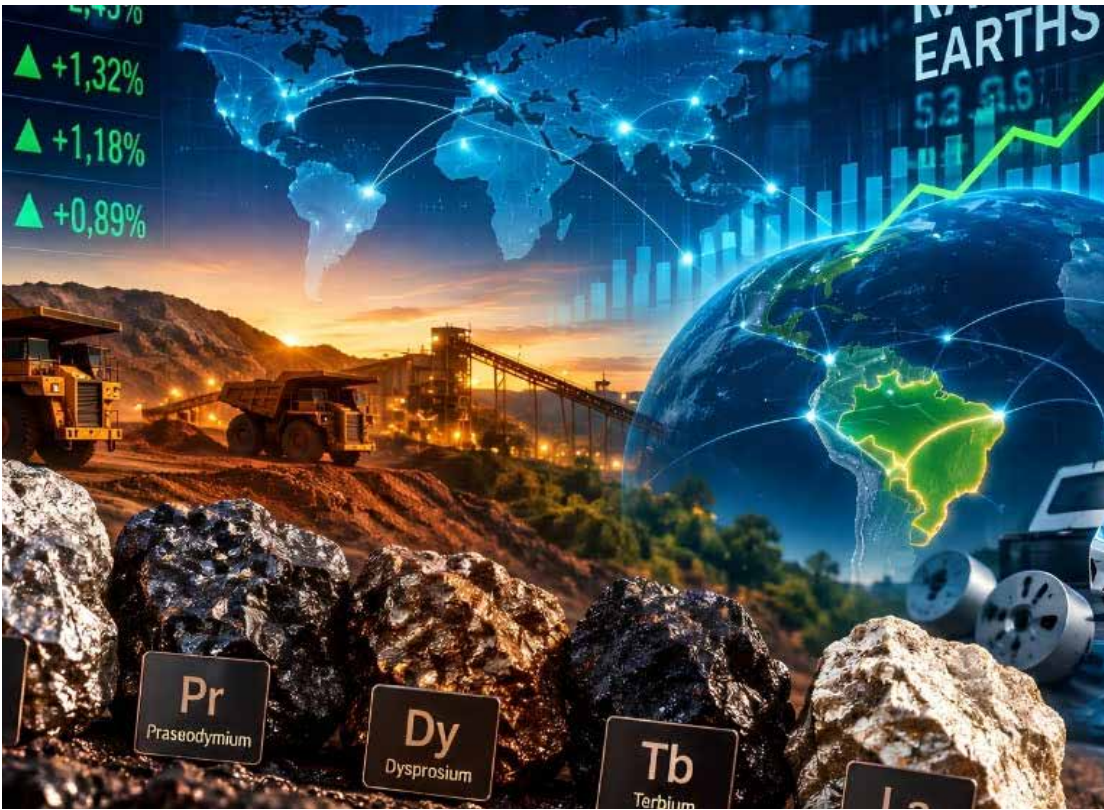
Agência Minera Brasil
Estadão Conteúdo

A australiana Lynas Rare Earths fechou acordo para comprar 100% da Meteoric Resources, dona do projeto de terras raras Caldeira, no Sul de Minas Gerais. A operação está avaliada em cerca de R\$ 3,5 bilhões. A conclusão do negócio, porém, depende de uma série de aprovações, entre elas a autorização prevista no novo regime brasileiro de controle sobre ativos de minerais críticos e estratégicos.

A transação deverá ser um dos primeiros grandes testes do modelo criado recentemente pelo governo brasileiro para acompanhar mudanças de controle de empresas detentoras de direitos minerais considerados estratégicos.

A operação foi anunciada como aquisição de 100% da Meteoric pela Lynas, integralmente em ações, por aproximadamente 968 milhões de dólares australianos (A\$ 968 milhões), cerca de R\$ 3,5 bilhões. Os acionistas da Meteoric deverão receber 0,0207 ação da Lynas por ação e, concluída a operação, deter aproximadamente 5,9% da Lynas.

O valor representa um prêmio de 68,4% sobre o último preço de fechamento das ações da Meteoric antes do anúncio. A Lynas também concordou em disponibilizar até R\$110 milhões em financiamento para que a Meteoric continue desenvolvendo Caldeira enquanto a aquisição passa pelas etapas de aprovação. Uma



Dentro dos recursos identificados, a Meteoric estima cerca de 802 mil toneladas de óxidos de neodímio e praseodímio (NdPr) e 41 mil toneladas de disprósio e térbio (DyTb)

primeira parcela de A\$ 35 milhões será liberada após a assinatura do acordo.

O Minera Brasil apurou que o governo brasileiro estava sendo informado sobre a negociação e deu sinal verde para o acordo, que deve ser aprovado pelo Conselho criado para avaliar operações societárias envolvendo ativos estratégicos para o país. A expertise da Lynas em refino chamou a atenção do BNDES, que avalia entrar no negócio.

Para a Lynas, a incorporação do Projeto Caldeira resulta em um aumento de 79% em seus recursos minerais existentes e de 26% em suas reservas de minério.

Processamento no Brasil

Além da transferência de controle, a aquisição coloca no centro da discussão o grau de processamento que poderá ser realizado no Brasil.

A nova política brasileira para minerais críticos

e estratégicos tem entre seus objetivos ampliar o beneficiamento e a transformação desses recursos no território nacional. Nesse contexto, a entrada da Lynas, uma das principais empresas globais do setor e com experiência em etapas avançadas de processamento e refino, adiciona uma dimensão de agregação de valor ao negócio.

A Lynas opera a mina de Mt Weld, na Austrália, instalações de processamento no país e uma unidade de separação de terras raras na Malásia. A companhia é atualmente a única produtora comercial, fora da China, de óxidos separados de terras raras leves e pesadas.

No comunicado sobre a operação, a Lynas afirma que o minério de Caldeira poderá ser integrado às suas operações downstream já existentes na Malásia. Ao mesmo tempo, informou que estudará a possibilidade de realizar processamento adicional

no Brasil.

Embora não tenha anunciado a construção de uma planta de separação no país, já existem conversas nesse sentido com o governo brasileiro, incluindo a possibilidade de participação do BNDES na planta de refino.

Recurso de 1,6 bi de toneladas

O projeto Caldeira é considerado o maior recurso conhecido de terras raras em argilas iônicas fora da China. O projeto possui recurso mineral estimado em 1,631 bilhão de toneladas, com teor médio de 2.317 partes por milhão (ppm) de óxidos totais de terras raras (TREO). A reserva mineral é estimada em aproximadamente 151 milhões de toneladas, com teor médio de 3.524 ppm.

Dentro dos recursos identificados, a Meteoric estima cerca de 802 mil toneladas de óxidos de neodímio e praseodímio (NdPr) e 41 mil tonela-

das de disprósio e térbio (DyTb). Os elementos são utilizados principalmente na produção de ímãs permanentes de alto desempenho, empregados em setores como veículos elétricos, geração de energia e equipamentos industriais.

O estudo definitivo de viabilidade divulgado em julho prevê investimento inicial de aproximadamente US\$ 498 milhões e uma vida útil de 23 anos para o projeto.

A produção média projetada é de 12,5 mil toneladas anuais de TREO, incluindo aproximadamente 3.862 toneladas de NdPr e 127 toneladas de DyTb por ano. O projeto também prevê a produção de samário, gadolínio e ítrio.

Caldeira já recebeu licença ambiental preliminar, e a Meteoric informou que buscava obter a licença de instalação ainda em 2026.

Previsão de conclusão

Pelo cronograma divulgado pelas companhias, os documentos da operação devem ser enviados aos acionistas em dezembro. A assembleia para votar a aquisição está prevista para janeiro de 2027.

O Conselho de Administração da Meteoric recomendou unanimemente que os acionistas votem a favor da transação, na ausência de uma proposta superior e sujeito à conclusão do especialista independente de que a operação atende aos melhores interesses dos acionistas.

Se forem obtidas as aprovações societárias e regulatórias necessárias, a expectativa das empresas é concluir a aquisição até março de 2027.

ENERGIA

Aneel marca votação de processo de caducidade da Enel SP

A análise sobre recomendação de rompimento de contrato está prevista para terça-feira (6).
Só o governo federal pode rescindir a concessão, mas antes precisa do aval da agência

Estadão Conteúdo

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) divulgou nesta quinta-feira, 1.º, a pauta da reunião pública da próxima terça-feira, 6, com previsão de debate sobre o processo de eventual recomendação de caducidade da Enel Distribuição São Paulo (Enel SP). A discussão ocorrerá após um longo trâmite processual e análises de recursos da empresa.

Na quarta-feira, 30, a Enel São Paulo disse, em nota, que seguirá demonstrando “em todas as instâncias” os investimentos realizados e o alegado cumprimento “integral” das obrigações do contrato de concessão. Na terça-feira, 29, a diretoria da Aneel negou novamente o pedido de produção de prova pericial no âmbito do processo que avalia possível caducidade contratual da concessionária.

O colegiado já havia negado tal solicitação e, após a apresentação de recurso, negou o pedido pela se-

gunda vez. “Tendo em vista a inexistência no País de regulamentação específica para a atuação em eventos climáticos, a empresa busca uma avaliação técnica especializada e isenta sobre as divergências apontadas”, disse a empresa.

A Aneel ressaltou que o ponto central da discussão não é a existência ou a severidade do fenômeno climático, mas a preparação, a resposta operacional e a capacidade de recomposição

da concessionária diante de possível evento severo

Decisão final cabe ao presidente, que pode engavetar processo. Embora o serviço de energia seja prestado nos municípios, o governo federal é o responsável pelo contrato e só ele pode rescindir a concessão. Antes disso, é necessário o aval da Aneel.

Mesmo que a agência oriente a caducidade, a eventual rescisão pode levar meses e, até mesmo,

nunca ocorrer. Isso porque a decisão cabe ao Ministério de Minas e Energia e à Presidência da República. Não há prazo para a análise da recomendação.

Inédita

O Brasil nunca teve a caducidade de uma concessão de distribuição de energia. A Aneel já recomendou duas rescisões, ambas por dificuldades financeiras das empresas, mas as orientações

não foram seguidas pelo governo federal. O mesmo pode vir a se repetir no caso da Enel.

“Eventual recomendação ao ministério ocorre em primeira instância. Ocorre uma análise técnica e jurídica na pasta. E ainda cabe recurso”, explicou o diretor da Aneel Gentil Nogueira de Sá Júnior em entrevista ao Estadão.

Gentil foi o responsável pelo voto que instaurou o processo de caducidade contra a distribuidora em abril.

Durante o apagão de dezembro de 2025, o ministério, o governo estadual e a Prefeitura da capital se uniram a favor do rompimento de contrato. Nos últimos anos, o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) chegou a afirmar que era preciso “varrer a Enel” de São Paulo e disse que a empresa tinha “má vontade”. Já o prefeito Ricardo Nunes (MDB) pediu ao “governo federal que tire esta empresa daqui e traga uma empresa boa”.

Em março, porém, o ministro Alexandre Silveira mudou o tom e passou a defender a renovação do contrato com a empresa.



Divulgação

Após sucessivos problemas no fornecimento de energia em São Paulo, Prefeitura e Estado se uniram a favor do rompimento de contrato com a concessionária

Estudo prevê economia com baterias

Pesquisa simulou a inserção de 4,5 GW e avaliou seus efeitos sobre a operação do SIN

Estadão Conteúdo

A Volt Robotics, por meio de estudo para a Associação Brasileira de Soluções de Armazenamento de Energia (ABSAE), estimou que os benefícios econômicos associados à contratação

de 4,5 gigawatts (GW) de baterias podem chegar a R\$ 8,9 bilhões por ano para os consumidores. Já a economia de gastos atribuídos aos geradores chega a R\$ 550 milhões anuais.

O estudo simulou a inserção de 4,5 GW de sistemas Battery Energy Storage System com quatro horas de duração e avaliou seus efeitos sobre a operação do Sistema Interligado Nacional (SIN). “Embora grande

parte dos benefícios econômicos recaia sobre consumidores, a regra legal estabelece tratamento específico para o rateio dos custos da contratação de sistemas de armazenamento entre geradores”, apontou a entidade.

Segundo o levantamento, o BESS vai reduzir o desperdício de energia de fontes hidrelétricas, reduzindo o custo de risco hidrológico (GSF) em R\$ 660 milhões por ano, em média.

Esse valor hoje é custeado pelos consumidores regulados. O corte de energia de fontes solares e eólicas (curtailment) também é reduzido, em até R\$ 550 milhões ao ano.

“A redução do curtailment é um efeito colateral benéfico, mas não o fundamento do leilão. É essa distribuição de benefícios que precisa entrar na discussão sobre custeio”, afirmou Fabio Lima, diretor

-executivo da ABSAE.

Outra perspectiva é o papel das baterias em possivelmente reduzir o acionamento de usinas termelétricas menos flexíveis, que ficariam ligadas por períodos mais longos que o estritamente necessário. Segundo o estudo, esse processo permite a redução de quatro parcelas de encargos pagos por todos os consumidores - os encargos de serviços do sistema.



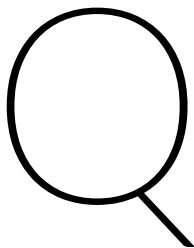
RODOLFO GONÇALVES

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

opinioao@portalbenews.com.br

▶ ENERGIA

Portos: onde a indústria de offshore wind realmente começa



Quando pensamos em eólica offshore, é natural olhar primeiro para o mar. Analisamos vento, profundidade, distância da costa, ondas e conexão elétrica. Mas uma parte decisiva da competitividade de um parque pode estar dezenas de quilômetros atrás da linha de praia. Está no porto.

Uma turbina offshore moderna envolve componentes de dimensões e pesos extraordinários. Pás com mais de 100 metros, torres, naceles, fundações, plataformas flutuantes, cabos e equipamentos precisam ser fabricados, transportados, armazenados, montados e finalmente levados ao mar.

Isso transforma o porto em algo muito maior do que um ponto de embarque. Na eólica offshore, o porto passa a fazer parte da própria linha de produção do parque.

Nem todo porto precisa fazer tudo

Quando offshore wind começa a ser discutido em um novo mercado, é comum surgir uma corrida para identificar potenciais “hubs” portuários. Mas talvez essa seja uma simplificação. Um porto pode participar da cadeia de diferentes maneiras.

Alguns podem receber fábricas de componentes ou estruturas. Outros podem funcionar como áreas de armazenamento e preparação para instalação. Portos com infraestrutura adequada podem realizar montagem e integração de grandes componentes. E bases menores podem assumir posteriormente operações de inspeção e manutenção. Essas funções exigem características diferentes.

Uma base de O&M não possui as mesmas necessidades de um porto destinado à integração de turbinas de grande porte. Da mesma forma, fabricar fundações ou plataformas pode exigir áreas e infraestrutura completamente diferentes daquelas necessárias para armazenar componentes importados.

Por isso, em vez de perguntar quais portos brasileiros serão “portos de offshore wind”, deveríamos perguntar: qual função cada porto brasileiro pode desempenhar competitivamente nessa cadeia?

O tamanho muda a lógica

A escala dos componentes torna essa discussão particularmente importante. Em muitas indústrias, quando um equipamento não pode ser produzido perto do destino, ele simplesmente é transportado por rodovia ou ferrovia. Em offshore wind, isso nem sempre é possível.

Dimensões, pesos e restrições de transporte podem fazer com que determinadas estruturas precisem ser fabricadas muito próximas da água. Em alguns casos, a própria localização da infraestrutura portuária passa a influenciar onde uma cadeia industrial consegue se estabelecer.

Capacidade de carga do cais, extensão e resistência das áreas de armazenamento, calado, canais de acesso, disponibilidade de grandes guindastes e conexão com áreas industriais deixam de ser detalhes logísticos. Passam a ser variáveis do projeto. Na eólica flutuante, essa integração pode ser ainda mais profunda.

Dependendo da tecnologia e da estratégia de construção, plataformas podem ser fabricadas ou montadas próximas ao porto, receber a turbina ainda protegidas das condições offshore e depois ser rebocadas completas até o local de instalação. Nesse cenário, porto, estaleiro, área industrial e operação marítima tornam-se partes de um mesmo sistema.

O porto precisa entrar cedo no projeto

Existe aqui uma mudança importante de mentalidade. Tradicionalmente, podemos pensar primeiro na tecnologia e depois procurar a infraestrutura necessária para executá-la. Para offshore wind, talvez seja necessário fazer as duas coisas simultaneamente.

Escolher uma solução de fundação, um conceito flutuante ou uma estratégia de instalação sem considerar desde o início onde e como serão fabricados e montados pode criar custos e limitações difíceis de corrigir posteriormente.

O melhor projeto no papel pode não ser o melhor projeto para a infraestrutura disponível. Isso significa que decisões de engenharia precisam considerar portos desde as fases iniciais.

Onde serão fabricados os componentes? Como chegarão ao porto? Quanto espaço será necessário? Qual será a sequência de montagem? Quais equipamentos serão utilizados? Quantas unidades precisarão estar simultaneamente em produção? Qual será a cadência necessária para alimentar a campanha offshore?

Quando passamos de uma demonstração para um parque com dezenas ou centenas de turbinas, essas perguntas deixam de ser apenas operacionais. Tornam-se questões de produtividade industrial.

Planejar antes da demanda

Há também um desafio de tempo. Grandes adaptações portuárias não acontecem rapidamente. Reforçar cais, ampliar áreas, dragar canais, adquirir equipamentos ou desenvolver novos terminais pode exigir anos de planejamento, licenciamento e investimento.

Mas investir antes de existir demanda firme também representa risco. Esse é um dos dilemas clássicos dos mercados emergentes de offshore wind: os projetos precisam de infraestrutura para avançar, enquanto os portos precisam de previsibilidade dos projetos para justificar investimentos.

A solução passa por planejamento coordenado. Governo, desenvolvedores, autoridades portuárias, indústria e operadores marítimos precisam compartilhar cenários de crescimento e identificar quais investimentos são realmente estruturantes.

Isso também evita outro risco: diversos portos realizarem investimentos semelhantes para disputar uma demanda que talvez não justifique toda essa capacidade.

O Brasil possui uma costa extensa e realidades regionais muito diferentes. Provavelmente não teremos um único modelo de porto offshore wind, mas uma rede de infraestruturas com funções complementares.

Uma oportunidade além dos parques

Existe ainda uma dimensão estratégica. Um porto preparado para offshore wind pode atrair ao seu redor fabricantes, empresas de engenharia, operadores logísticos, serviços marítimos, treinamento profissional e atividades de manutenção.

O impacto econômico, portanto, não fica restrito à área portuária. Pode contribuir para formar polos industriais costeiros capazes de atender projetos durante décadas.

E, se o Brasil desenvolver capacidade competitiva suficiente, parte dessa cadeia poderá inclusive atender outros mercados.

Por isso, discutir portos para offshore wind não significa apenas perguntar onde embarcaremos turbinas. Significa decidir onde queremos desenvolver parte da nova indústria marítima brasileira.

O recurso eólico estará no mar. As turbinas também. Mas muito antes de a primeira pá começar a girar offshore, estruturas terão sido fabricadas, componentes movimentados, sistemas integrados e pessoas mobilizadas em terra.

Na eólica offshore, o porto não é apenas o lugar onde termina a logística terrestre. É onde começa a construção offshore.

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

COMÉRCIO EXTERIOR

China eleva tarifa sobre carne brasileira após fim da cota

O Brasil atingiu o limite de 1,106 milhão de toneladas previsto para 2026. Com cobrança adicional de 55%, a taxa total subiu para 67%. A medida preocupa frigoríficos e pecuaristas

Estadão Conteúdo

A carne bovina brasileira está submetida a uma tarifa total de 67% para entrar no mercado chinês desde ontem (1º). Uma cobrança adicional de 55% se somará à tarifa regular de 12%, uma vez que o Brasil esgotou a cota anual de exportações estipulada pelo país asiático.

A medida preocupa frigoríficos e pecuaristas, que

já avaliam antecipar abates e embarques para aproveitar a cota de 2027.

O Brasil atingiu o limite de 1,106 milhão de toneladas previsto para 2026. Para o próximo ano, a cota sobe para 1,128 milhão de toneladas, mas representantes do setor estimam que o novo limite possa ser alcançado em março ou abril de 2027.

O país asiático é o principal destino da carne bovina brasileira e ganhou espaço significativo nas exportações do setor na última década.

De 2016 a 2025, o Bra-

sil enviou 8,2 milhões de toneladas de carne bovina à China, movimentando US\$ 42,3 bilhões. O volume saltou de 164,9 mil toneladas, em 2016, para 1,6 milhão de toneladas, em 2025.

A concentração das vendas no mercado chinês aumenta a preocupação do setor com os efeitos da sobretaxa sobre o fluxo de caixa dos frigoríficos.

Diante da perspectiva de esgotamento rápido da próxima cota, a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec) discute a possibilidade de que as empresas

antecipem a produção e os embarques.

Abates podem ser realizados ainda em outubro, embarques estão previstos para novembro. A viagem marítima entre os dois países leva de 40 a 45 dias e a expectativa é que a carne chegue à China em janeiro de 2027.

A estratégia permitiria utilizar a cota do próximo ano logo no início de sua vigência. O ritmo das compras chinesas, porém, também será determinante para os negócios.

Pressão sobre frigoríficos

Segundo a Abiec, os efeitos da restrição começaram antes do esgotamento oficial da cota. Nos últimos meses, frigoríficos reduziram as vendas para a China e precisaram buscar compradores em outros mercados.

A entidade também voltou a discutir com o governo uma divisão da cota de 2027 entre os frigoríficos. A proposta busca distribuir os embarques ao longo do ano e evitar que poucas empresas concentrem o volume disponível.

Na terça-feira (29), a China autorizou mais duas

unidades brasileiras a exportar carne bovina: uma de Minas Gerais e outra de Pernambuco.

Protecionismo chinês

A China adotou o sistema de cotas como medida de proteção ao mercado interno diante do aumento das importações. A sobretaxa não é exclusiva ao Brasil e afeta outros fornecedores.

O mercado chinês enfrenta ainda um cenário de preços mais baixos da carne bovina e aumento da oferta doméstica. As importações chinesas do produto cresceram de menos de 1,5 milhão de toneladas, em 2018, para cerca de 2,8 milhões de toneladas nos anos recentes.

O Brasil passou a responder por mais de 40% do volume importado pela China. A mudança ocorre em um momento de maior atenção do setor brasileiro às condições de acesso ao mercado chinês. A Abiec estima que as exportações totais de carne bovina do Brasil em 2026 recuem cerca de 10% em relação a 2025, num cenário que também inclui restrições adotadas pela União Europeia.

Divulgação



A China é o principal destino da carne bovina brasileira e ganhou espaço significativo nas exportações do setor na última década

Canadá tenta depender menos dos EUA

Projeto de oleoduto visa autonomia para permitir aumento de exportação para a Ásia

Estadão Conteúdo

O primeiro-ministro canadense, Mark Carney, anunciou nesta quinta-feira que seu governo está oficialmente listando um novo oleoduto na Costa Oeste,

conhecido como Pacific Link, como um projeto de interesse nacional.

O anúncio ocorre no momento em que Ottawa busca reduzir a dependência das exportações de petróleo dos EUA, em meio à guerra comercial entre os dois países.

Em comunicado, o governo aponta que o Canadá e a província de Alberta compartilharão igualmente

a propriedade do Pacific Link, e às comunidades indígenas serão oferecidas um mínimo de 10% de participação acionária, financiada por meio de um programa de garantia.

“O Pacific Link reduzirá nossa dependência dos EUA ao permitir que o Canadá exporte um milhão de barris adicionais por dia para mercados em crescimento na Ásia”, disse Car-

ney. O oleoduto também criará 140.000 empregos em todo o país, gerará mais de US\$ 20 bilhões em PIB por ano e US\$ 100 bilhões em receita governamental até 2060, segundo ele.

“Este oleoduto é parte da missão mais ampla do Governo do Canadá de transformar nossa economia - para dobrar nossas exportações não destinadas aos EUA na próxima

década, criar dezenas de milhares de bons empregos, atrair bilhões em novos investimentos e desbloquear nosso potencial total como uma superpotência energética global”, acrescentou o primeiro-ministro.

Na visão de Carney, o Pacific Link ajudará a garantir que os canadenses possam continuar a “viver nossas vidas como escolhemos”.

Pix por aproximação deixa de ter limite de R\$ 500 por transação

Com o fim do teto anunciado pelo Banco Central, os usuários poderão solicitar aumento ou a redução do limite para essa modalidade de pagamento diretamente à instituição financeira

Divulgação

Estadão Conteúdo

O Pix por aproximação deixou de ter, a partir desta quinta-feira, dia 1º, limite de R\$ 500 por transação. A medida foi anunciada pelo Banco Central em junho.

O Pix por aproximação permite a realização de pagamentos aproximando o celular da maquininha de pagamentos, sem a necessidade de digitar a chave do destinatário ou ler um QR Code.

As transferências por aproximação podem ser iniciadas dentro ou fora dos aplicativos das instituições, usando, nesse caso, as carteiras digitais.

“Ao permitir que o usuário ajuste o limite do Pix por aproximação dentro dos canais da sua instituição, a nova regra torna a experiência mais aderente às necessidades do dia a dia, sem perder de vista os mecanismos de segurança já incorporados ao ecossistema do



A medida foi anunciada pelo Banco Central em junho, mas entrou em vigor nesta quinta-feira

Pix”, afirmou o chefe adjunto do Departamento de Competição e de Estrutura do Mercado Financeiro (Decem) do BC, Breno Lobo, na época em que a medida foi anunciada.

Na ocasião, o BC afirmou, em nota, que a mudança torna o Pix por aproximação ainda mais parecido com a experiência já conhecida por quem usa chave ou QR Code. “Com a retirada do limite especí-

fico, os usuários poderão fazer transações de valor mais elevado, respeitados os limites definidos pelo usuário, por meio do Pix por aproximação, que é uma experiência com menos fricção do que as demais formas de iniciação”, disse a autoridade monetária.

Embora o limite específico da modalidade deixe de valer, ela segue submetida aos limites gerais do Pix. Hoje, os valores máximos

permitidos dependem do tipo de operação e do perfil de risco e de comportamento do usuário.

Em operações convencionais de transferência e compra, por exemplo, as instituições precisam definir, para pessoas físicas, limites máximos por período. No período noturno, no caso de transferências destinadas a pessoas físicas, o limite para operações padrão é de R\$ 1.000, exce-

to em casos de autorização expressa do usuário.

Desenrola

O Banco do Brasil informou nesta quinta-feira, 1º de outubro, que renegociou R\$ 40 bilhões desde o início do Novo Desenrola Brasil. A cifra considera as quatro frentes do programa (Famílias, Empresas, Fies e Rural), além de repactuações feitas pelos canais próprios do BB para os demais clientes.

No Desenrola Famílias, o banco federal negociou R\$ 4,5 bilhões em débitos de 496 mil clientes. Para o restante do público pessoa física, fora do programa, foram renegociados mais R\$ 10 bilhões de 794 mil usuários.

Em pessoa jurídica, o BB atendeu 48 mil empresas com o Programa Nacional de Apoio a Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe) e o Programa de Crédito e Financiamento de Dívidas de Microempreendedores Individuais e Microempresas (Procred). Neste caso, foram R\$ 6,2 bilhões em desembolsos viabilizados.

Dólar avança 0,97% e chega a R\$ 5,22

Já o Ibovespa avançou 0,46% com Petrobras em dia de petróleo acima de US\$ 100

Agência Brasil

O dólar subiu quase 1% em comparação com o real nesta quinta-feira (1º). A moeda dos Estados Unidos ganhou força no exterior em meio à aversão ao risco provocada pelas tensões no Oriente Médio e pela alta do petróleo.

Na bolsa, o Ibovespa

avançou, apoiado principalmente pelas ações da Petrobras, apesar da cautela de investidores diante do cenário internacional e da proximidade do primeiro turno das eleições.

O dólar comercial encerrou a sessão com alta de 0,97%, a R\$ 5,224. A cotação chegou a R\$ 5,169 na mínima, às 9h40, e atingiu R\$ 5,240 na máxima, pouco antes das 14h. No ano, a divisa acumula queda de 4,83%.

O movimento acompa-

nhou a valorização da moeda americana no exterior. O índice DXY, que mede o desempenho do dólar contra uma cesta de seis moedas fortes, avançou 0,58%, aos 102,040 pontos, após atingir máxima de 102,207.

O ambiente internacional foi marcado pela preocupação com os efeitos econômicos da guerra no Oriente Médio. O avanço do petróleo também reforçou as preocupações com a inflação e ajudou a sustentar a busca por ativos con-

siderados mais defensivos.

Bolsa avança

O Ibovespa fechou o primeiro pregão de outubro em alta de 0,46%, aos 187.197,46 pontos. A valorização foi sustentada principalmente pelas ações da Petrobras, que foram beneficiadas pela forte alta do petróleo. O movimento ocorreu mesmo com a cautela dos investidores diante do ambiente externo e da proximidade do primeiro

turno das eleições.

O índice encerrou setembro com alta de 5% e acumula valorização de 16,2% no ano. O volume financeiro desta quinta-feira foi de R\$ 26 bilhões.

Nos Estados Unidos, o S&P 500, das 500 maiores empresas, fechou em alta de 0,19%. Os mercados também acompanharam o comportamento dos títulos do Tesouro estadunidense e os efeitos da valorização do petróleo sobre as expectativas para a inflação e os juros.

ESG | Opinião



ANDREA UMBUZEIRO SPAGNOULO
Diretora de Recursos Humanos na Transbrasa.
Psicoterapeuta, palestrante e humanistic senior coach

opinioao@portalbenews.com.br

► GESTÃO

Ações de RH conscientes: gente feliz não incomoda

Existe uma ideia antiga de que funcionário satisfeito é sinônimo de funcionário acomodado. Na prática, muitas organizações estão percebendo justamente o contrário: pessoas que se sentem respeitadas, ouvidas e acolhidas tendem a ter melhores condições para realizar seu trabalho, lidar com desafios e contribuir para o ambiente em que estão inseridas.

Falar de gestão de pessoas, portanto, é também falar de saúde mental. Não como um assunto à parte ou restrito aos momentos de crise, mas como uma dimensão que precisa fazer parte da rotina das empresas. Cuidar das pessoas começa por reconhecer que cada profissional traz consigo uma história, necessidades e circunstâncias que podem influenciar sua vida e, conseqüentemente, seu trabalho.

É nesse contexto que iniciativas como o mapeamento psicossocial ganham importância. Conhecer melhor os fatores que podem impactar o bem-estar dos colaboradores permite à empresa identificar situações que merecem atenção e pensar em ações antes que elas se transformem em problemas maiores. O cuidado deixa de ser apenas reativo e passa a fazer parte de uma gestão mais consciente.

O atendimento do Nível de Retenção de Impacto (NRI) também está inserido nessa lógica de acolhimento. Ter um espaço em que o profissional possa ser ouvido e encontrar suporte diante de uma necessidade reforça uma mensagem importante: pedir ajuda não deve ser visto como sinal de fraqueza, mas como parte de uma cultura que entende o ser humano por trás da função que ele exerce.

Em uma empresa familiar, como é o caso da Transbrasa, essa proximidade ganha ainda mais significado. Aqui, o empregado não é um número. É conhecido pelo nome, participa do dia a dia e precisa ser acolhido em suas necessidades para que também tenha condições de executar um bom trabalho. Isso não significa abrir mão de metas, processos ou **responsabilidades**. Significa entender que resultados sustentáveis também dependem das condições oferecidas às pessoas para que possam alcançá-los.

Há uma diferença importante entre administrar pessoas e cuidar de pessoas. Administrar envolve processos, indicadores, jornadas, desempenho e cumprimento de responsabilidades. Cuidar

acrescenta escuta, percepção e presença. Uma organização pode ter excelentes processos de RH e, ainda assim, deixar de perceber aquilo que está acontecendo com quem faz a operação acontecer todos os dias.

Por isso, ações conscientes não precisam, necessariamente, ser grandes programas ou iniciativas complexas. Muitas vezes, começam em atitudes simples: ouvir com atenção, identificar mudanças de comportamento, abrir canais de diálogo, acompanhar situações de perto e agir quando necessário.

Esse tipo de cultura também contribui para a construção de relações mais honestas dentro da empresa. Quando as pessoas sabem que podem falar sobre uma dificuldade sem serem imediatamente julgadas, cria-se um ambiente em que problemas podem ser percebidos mais cedo e soluções podem ser construídas com maior responsabilidade.

E há um ponto que precisa ser dito com clareza: cuidar não significa passar a mão na cabeça. Uma empresa saudável continua cobrando resultado, comprometimento e qualidade. A diferença está em compreender que cobrança e acolhimento não são opostos. É possível estabelecer limites e, ao mesmo tempo, tratar **colaboradores** com respeito.

Talvez, por isso, a frase “gente feliz não incomoda” faça tanto sentido. Uma pessoa que encontra um ambiente em que é respeitada não precisa deixar de ser crítica, participativa ou exigente. Pelo contrário. Pode ter mais segurança para contribuir, apontar problemas, propor mudanças e assumir responsabilidades.

No fim, cuidar de gente não é uma ação paralela ao negócio. Faz parte dele. Empresas são feitas de pessoas, e prestar atenção em como elas estão não diminui a busca por resultados. Na verdade, ajuda a criar as condições para que eles aconteçam de forma mais consistente e sustentável.

RH consciente é aquele que entende que, antes de qualquer função, existe uma pessoa. E que pessoas não precisam escolher entre serem cuidadas e entregarem resultados. Precisam ter condições para fazer as duas coisas.

Andrea Umbuzeiro Spagnuolo escreve para o BE News mensalmente, com seus artigos publicados sempre às sextas-feiras

■ CUIDAR DE GENTE NÃO É UMA AÇÃO PARALELA AO NEGÓCIO. FAZ PARTE DELE. EMPRESAS SÃO FEITAS DE PESSOAS, E PRESTAR ATENÇÃO EM COMO ELAS ESTÃO NÃO DIMINUI A BUSCA POR RESULTADOS. NA VERDADE, AJUDA A CRIAR AS CONDIÇÕES PARA QUE ELES ACONTEÇAM DE FORMA MAIS CONSISTENTE E SUSTENTÁVEL

GARRY PIERRE-PIERRE

Jornalista multimídia e empreendedor, vencedor do Prêmio Pulitzer. Cofundador do Haitian Times, publicação em inglês sediada em Nova York voltada para a diáspora haitiana, e diretor de parcerias da URL Media.

opinioao@portalbenews.com.br

► COMUNICAÇÃO

Quando a informação está em toda parte e há tantos motivos para desistir... o jornalismo importa ainda mais

Em julho passado, a notícia de que o empresário e político haitiano Reginald Boulos havia sido preso começou a circular amplamente nas redes sociais. As postagens se espalharam rapidamente. Mas ofereciam pouco além da afirmação pura e simples. Sem detalhes. Sem confirmação. Apenas informações suficientes para gerar mais perguntas do que respostas.

No **The Haitian Times**, a redação confirmou a prisão, reuniu os fatos e publicou um relato detalhado do ocorrido.

Quando compartilhei a matéria nas redes sociais, uma resposta me chamou a atenção: “Obrigada pela atualização. Estávamos esperando uma confirmação do **The Haitian Times** sobre essa notícia.”

A leitora já tinha a informação. O que ela não sabia era se devia acreditar nela.

Vale a pena refletir sobre essa distinção ao se celebrar o Dia Mundial do Jornalismo, ocorrido na última segunda-feira, quando organizações jornalísticas de todo o mundo se unem para destacar a importância de um jornalismo baseado em fatos. Em um momento em que a informação é mais abundante do que em qualquer outra época da história da humanidade, o jornalismo enfrenta um desafio peculiar: Nosso trabalho não é mais simplesmente contar às pessoas o que aconteceu. Cada vez mais, trata-se de ajudá-las a determinar o que é real, o que importa e o que pode, de fato, ser conhecido.

Durante a maior parte da história do jornalismo moderno, a informação era escassa. Os jornais a reuniam, organizavam, imprimiam e distribuíam. O rádio e a televisão ampliaram o alcance, mas a premissa básica permanecia a mesma: os jornalistas tinham acesso a informações que a maioria das pessoas não tinha.

Esse mundo desapareceu e não voltará mais. Hoje, a informação está em toda parte. Uma testemunha pode transmitir um evento ao vivo antes mesmo da chegada de um repórter. Um político pode se comunicar diretamente com milhões de seguidores. Governos, empresas, ativistas, propagandistas e cidadãos comuns — todos dispõem de meios para publicar instantaneamente.

A inteligência artificial acelerou essa transformação. Agora, podemos produzir textos, fotografias, áudios e vídeos convincentes em velocidade e escala extraordinárias. Temos mais informações ao nosso alcance do que qualquer geração na história da humanidade. E, no entanto, saber o que realmente está acontecendo pode parecer mais difícil do que nunca. Esse é o paradoxo que o jornalismo enfrenta.

Nosso desafio não é mais simplesmente levar a informação às

pessoas. Isso os ajuda a determinar o significado das informações, sua origem, o que falta e se correspondem à realidade. Isso exige algo que a tecnologia, por si só, não pode oferecer: discernimento.

Jornalistas decidem quais perguntas precisam ser feitas. Eles buscam evidências. Questionam afirmações. Fornecem contexto. Distinguem o que é fato do que é mera suspeita e — talvez o mais importante — reconhecem o que ainda não se pode saber. Essas podem parecer ações comuns do trabalho jornalístico. No entanto, cada vez mais, elas se tornam atos de resistência contra uma cultura da informação que recompensa a velocidade, a certeza absoluta e a indignação.

Ao redor do mundo, governos e movimentos políticos aprenderam que controlar a informação não exige mais, necessariamente, suprimi-la. Às vezes, a estratégia mais eficaz é sobrecarregar as pessoas com alegações conflitantes até que elas se esgotem na tentativa de distinguir a verdade.

O resultado nem sempre é a adesão à propaganda. Às vezes, é algo mais perigoso: a resignação. As pessoas desistem de buscar a verdade. É por isso que o jornalismo é tão fundamental neste momento.

Não porque os jornalistas detenham o monopólio da verdade. Nós não o temos. Jornalistas cometem erros. Veículos de imprensa têm pontos cegos. As instituições precisam demonstrar credibilidade continuamente por meio da qualidade de seu trabalho.

Mas o jornalismo, em sua melhor forma, oferece algo cada vez mais raro: um método.

Verificar antes de publicar. Buscar múltiplas fontes. Exigir evidências. Fornecer contexto. Corrigir erros. Manter o ceticismo diante de alegações, especialmente aquelas que parecem convenientes. Continuar fazendo perguntas.

Esses princípios são importantes, quer o jornalista esteja documentando uma guerra, investigando a corrupção, cobrindo uma eleição ou acompanhando uma reunião do conselho escolar à qual quase ninguém mais comparece.

É isso que o Dia Mundial do Jornalismo (**World News Day**) deve nos lembrar de defender. Estamos entrando em um mundo onde produzir informação se tornará algo quase sem esforço. Já determinar no que vale a pena acreditar não será tão simples. Esse pode ser o grande desafio do jornalismo nos próximos anos.

E a sua maior razão de existir.

*Este artigo de opinião foi encomendado como parte da campanha *World News Day* (Dia Mundial do Jornalismo), uma iniciativa global que destaca o papel essencial do jornalismo em fornecer fatos e clareza.*

JUSTIÇA

Defesa de Bolsonaro cita fatos novos e pede revisão criminal

Solicitação foi encaminhada ao ministro Nunes Marques, do STF. Advogados requerem a suspensão imediata do cumprimento da pena até que o pedido de revisão seja julgado

Agência Brasil

A defesa do ex-presidente Jair Bolsonaro citou novos fatos e ingressou com pedido de revisão criminal, na tentativa de anular a sentença de 27 anos e três meses de prisão à qual ele foi condenado, por liderar uma tentativa de golpe de Estado.

No pedido, os advogados requerem a suspensão imediata do cumprimento da pena, enquanto a revisão criminal não é julgada pelo Supremo. A solicitação foi encaminhada ao ministro Kassio Nunes Marques, relator de uma primeira revisão criminal sobre o caso.

Atualmente, Bolsonaro cumpre pena em casa, após ter concedido o benefício de prisão domiciliar humanitária em razão de uma série de patologias crônicas e de difícil tratamento dentro de uma unidade prisional.

O pedido por nova revisão foi protocolado em 25 de setembro, um dia após a defesa de Bolsonaro ter in-

gressado e desistido de outro pedido de suspensão da pena, protocolado no âmbito do primeiro processo de revisão, aberto em maio.

A revisão criminal é um tipo de processo que permite nova análise do caso, mas somente se houver o surgimento de novos fatos ou provas capazes de modi-

ficar o resultado final, entre outras hipóteses previstas em lei.

No processo de revisão, os advogados alegam o surgimento de nova prova e apontam para o parecer técnico que identificou problemas na chamada cadeia de custódia das provas digitais utilizadas no julgamento.

Reprodução / Redes Sociais



Jair Bolsonaro cumpre pena em casa, após Alexandre de Moraes ter concedido o benefício de prisão domiciliar humanitária

Em outras palavras, a defesa alega ter identificado falhas na proteção das provas desde sua obtenção até a utilização no julgamento, o que abriria brechas para modificações nos dados.

Os advogados afirmam que não tiveram tempo o bastante para fazer a análise técnica da cadeia de custódia das provas digitais na ocasião do julgamento, e que tal análise só pode ser concluída agora, revelando nulidades nas provas utilizadas.

“Verificou-se agora. Um parecer técnico deixa assentado que há comprometimento da cadeia de custódia, que, como é verdadeiramente óbvio, não poderia ser conferida no tempo que foi dado à defesa.”

Os advogados destacam, por exemplo, que alguns ministros do Supremo manifestaram ser fundamental ter acesso à íntegra do material extraído de telefones celulares pela Polícia Federal. Tais manifestações se deram durante o julgamento de um pedido de investigação contra o ministro Alexandre de Moraes. O ponto foi discutido em plenário no último dia 15 de setembro.

Durante o julgamento de Bolsonaro, continua a defesa, foram feitos sucessivos pedidos de acesso à íntegra do material digital utilizado no julgamento, e não apenas aos recortes feitos pela PF, mas tal acesso sempre foi negado. O entendimento recente do plenário deve agora ser levado em consideração para revisar o julgamento da trama golpista, sustenta a defesa.

A nova revisão criminal foi distribuída a Nunes Marques por prevenção, por ele já ser o relator do primeiro processo aberto pela defesa. Prevenção é quando um processo é distribuído a um ministro que já é relator de um outro processo sobre o mesmo caso ou tema. O procedimento tem objetivo de prevenir decisões conflitantes, de relatores diferentes, sobre um mesmo assunto.

Os dois processos seguem em tramitação. O ministro pode decidir sobre os pedidos da defesa de forma monocrática (individual), com posterior referendo dos demais ministros, ou levá-los diretamente para votação colegiada.

Não há previsão para que os pedidos da defesa sejam julgados.

Edson Fachin rejeita pedido de Flávio

Candidato à presidência solicitou o afastamento de Flávio Dino de processos contra ele

Estadão Conteúdo

O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Edson Fachin, rejeitou pedido da campanha do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ)

para afastar o ministro Flávio Dino das ações que lhe envolvem no âmbito da Corte.

A petição do parlamentar, que é candidato à Presidência, também requisitava que o ministro não atuasse em processos de interesse do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Flávio alegava que Dino é suspeito por, segundo ele,

ter ligação com o petista, de quem foi ministro da Justiça.

Na última segunda-feira, 28, Lula ligou para o ministro enquanto estava em agenda pública em Belém. O ato marcava a assinatura de um projeto de lei de autoria de Dino que prevê regras para avaliar a qualidade de serviços de saúde prestados pela iniciativa

privada.

Dino apresentou o projeto após uma tragédia familiar que sofreu em 2012. O filho dele, de 13 anos, morreu após ser internado por uma crise de asma em Brasília, e o ministro e a ex-esposa denunciaram mau atendimento. No ano passado, o ministro e a ex-esposa ganharam um processo na Justiça, que deter-

minou uma indenização de R\$ 1,2 milhão.

A chamada dele com Lula, no entanto, não ocorreu porque a ligação caiu antes que pudessem conversar.

Atualmente, Dino é relator de ações sobre a produção do filme Dark Horse, sobre Jair Bolsonaro e de um dos três inquéritos sobre o filho de Lula.

AGU pede apuração sobre possível repasse de Trump contra STF

Jornal britânico revelou que o presidente americano destinou US\$ 1 milhão para projetos que descredibilizam o Supremo e também para interferir nas eleições brasileiras

Agência Brasil

A Advocacia-Geral da União (AGU) informou nesta quinta-feira que acionou a Polícia Federal (PF) e a Procuradoria-Geral da República (PGR) para investigar o suposto financiamento do governo de Donald Trump para interferir nas eleições brasileiras e deslegitimar o Supremo Tribunal Federal (STF).

A medida foi anunciada após o jornal inglês The Guardian noticiar que o governo dos Estados Unidos destinou US\$ 1 milhão (cerca de R\$ 5,1 milhões) para projetos que promovam uma campanha contra o Supremo.

A AGU considerou a informação grave diante do processo eleitoral brasileiro, que está em curso. O órgão também declarou que o episódio ocorre após recentes atos de pressão externa dos Estados Unidos contra as instituições brasileiras.

“Caso comprovado, o recebimento de capital estrangeiro para a promoção de ataques ordenados e sistemáticos à soberania na-

cional e ao funcionamento das instituições do Sistema de Justiça brasileiro, mediante a instrumentalização de fundos internacionais desviados de sua finalidade original de proteção aos direitos humanos, poderá revelar uma estrutura de ingerência externa em assuntos internos do Estado brasileiro”, disse a AGU.

A AGU também ressaltou que a legislação brasileira consagra a liberdade de expressão e o legítimo direito à crítica, mas também proíbe interferências estrangeiras no país.

“A mesma ordem constitucional brasileira se ali-

cerça nos fundamentos da soberania, da independência e da não intervenção. Tais premissas que se desdobram, por exemplo, na vedação de financiamento ou subordinação de agremiação política por entidade ou governos estrangeiros”, completou.

A reportagem

O jornal britânico The Guardian publicou reportagem, nessa quarta-feira (30), com a informação de que o governo dos Estados Unidos destinou US\$ 1 milhão (cerca de R\$ 5,1 milhões) para promover cam-

panha contra o Supremo Tribunal Federal (STF).

De acordo com o veículo de comunicação, a ação era intitulada Combate ao Lawfare e à Censura no Brasil e “financiaria grupos da sociedade civil que se opõem ao que o projeto chama de excesso de atuação judicial e censura por parte da Suprema Corte do Brasil”.

Os recursos teriam sido alocados pelo Congresso para o Fundo de Direitos Humanos e Democracia (HRDF). Não há informação se o dinheiro foi transferido ou apenas empenhado para os projetos no exterior definidos pela Casa Branca.

Antonio Augusto/STF



O STF virou alvo do governo Trump durante o julgamento que condenou o ex-presidente Jair Bolsonaro a 27 anos de prisão

A publicação inglesa lembrou ainda que o governo de Donald Trump impôs sanções ao ministro do STF Alexandre de Moraes no ano passado, “após pressão de Eduardo Bolsonaro, filho do ex-presidente”.

Durante o julgamento por tentativa de golpe de Estado no Brasil, que condenou o ex-presidente Jair Bolsonaro a 27 anos de prisão, o STF virou alvo do governo Trump.

Washington também tem criticado as restrições impostas pelo Supremo a plataforma digitais dos EUA com objetivo de inibir crimes praticados no ambiente digital. O governo Trump tem pressionado países a não adotarem qualquer regra em relação as bigtechs.

A Agência Brasil procurou a assessoria de imprensa do STF para comentar a reportagem da revista estrangeira, mas não obteve retorno.

O The Guardian afirma que teve acesso a fontes e documentos do Departamento de Estado dos EUA, controlado pelo secretário Marco Rúbio, que detalham o destino de US\$ 176,9 milhões (cerca de R\$ 918 milhões) para 43 projetos com objetivo de promover a agenda do governo Trump em diversos países.

Polícia descarta suspeita de bomba no STF

Estadão Conteúdo

desta quinta-feira, 1º, a três dias das eleições presidenciais, para apurar uma suspeita de ameaça de bomba nas proximidades do Supremo Tribunal Federal (STF), localizado na Praça dos Três Poderes, em Brasília. Após perícia na área, a ameaça foi descartada.

Em nota mais cedo, a PM-DF informou que às 19h50, foi identificado um

homem de 28 anos que teria arremessado uma mochila sobre uma parada de ônibus próxima ao Supremo.

“Durante a intervenção policial, o homem apresentou resistência. Após a verificação da dinâmica dos fatos, não foram identificados elementos que caracterizassem tentativa de invasão às dependências do

STF. Durante a abordagem, o homem também proferiu declarações de cunho reivindicatório”, disse a PM-DF em nota.

O homem foi detido, o perímetro foi isolado e periciado pelo Esquadrão Antibombas para procedimentos de segurança. Nenhum artefato explosivo foi encontrado na mochila, apenas objetos, e a opera-

ção foi encerrada.

Segundo nota do STF, o indivíduo tentou pular as grades da Corte “A movimentação foi identificada pelo sistema de monitoramento do STF, sendo imediatamente acionadas a Polícia Militar e a Polícia Judicial”, diz o texto. “Tornou-se necessária a adoção dos procedimentos sobre artefato explosivo”, diz a nota.

A Polícia Militar do Distrito Federal (PM-DF) realizou uma operação na noite

INTERNACIONAL

Trump diz acompanhar “de perto” a eleição presidencial do Brasil

A declaração ocorre em meio a acusações de interferência do governo americano no processo eleitoral brasileiro. Presidente dos EUA disse que o pleito é “muito importante”

Estadão Conteúdo

qualquer interferência no processo eleitoral, em carta enviada ao secretário de Estado, Marco Rubio. Na semana passada,

integrantes da Casa Branca ouvidos pela Broadcast afirmaram que caberia ao próprio Trump decidir se reconhecerá o resultado

Divulgação / Casa Branca



Pelo menos publicamente, o presidente dos EUA não mencionou apoio a nenhum candidato na eleição presidencial do Brasil

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, afirmou nesta quinta-feira (1) que o Brasil e a eleição presidencial brasileira são “muito importantes”, a poucos dias do 1º turno do pleito marcado para este domingo.

“Estou acompanhando muito de perto as eleições brasileiras. O Brasil é um país muito importante. É um ótimo país. As pessoas do Brasil são fantásticas. É uma eleição muito importante”, disse Trump a jornalistas na Casa Branca. O republicano, contudo, não mencionou apoio a nenhum candidato.

As declarações ocorrem em meio à atenção em Washington sobre a disputa brasileira. No começo desta semana, três senadores democratas dos EUA pediram ao governo Trump que evite

da eleição. As fontes disseram ainda que o presidente americano tem preferência por um candidato por afinidade ideológica, mas que não havia, naquele momento, apoio formal a nenhum nome.

Nesta quinta-feira, a Reuters também informou que autoridades brasileiras de inteligência relataram a representantes europeus suposta interferência dos EUA e da Rússia antes da eleição. Integrantes do governo americano ouvidos anteriormente pela Broadcast negaram interferência de Washington no pleito brasileiro.

Observadores

Delegações de organizações internacionais convidadas como observadoras independentes do processo eleitoral brasileiro já começaram a chegar ao Brasil. O objetivo é que essas instituições avaliem a integridade, a eficácia operacional e o cumprimento estrito das normas eleitorais.

Mais de 140 observa-

dores de sete organizações internacionais vão acompanhar a preparação, a votação e a apuração neste domingo (4). Só a Missão de Observação Eleitoral da OEA é composta por 91 observadores de 23 países que vão acompanhar o processo eleitoral em 20 estados e no Distrito Federal.

O grupo é chefiado pelo ex-secretário-geral da OEA e ex-ministro das Relações Exteriores do Chile, José Miguel Insulza. Hoje, parte da delegação se reuniu com o presidente do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), ministro Kassio Nunes Marques.

Na quarta-feira (30), os observadores se encontraram com técnicos e com integrantes da campanha do senador Flávio Bolsonaro.

Segundo a OEA, entre os integrantes da delegação há especialistas com capacidade de observar aspectos como organização e logística eleitoral, implementação de tecnologia, justiça eleitoral, financiamento político e eleitoral, violência, campanhas, mídia, comunicação digital, entre outros temas.

Israel busca cúmplices de copiloto

Polícia apura se a tentativa de derrubar avião após ataque a piloto tinha mais envolvidos

Estadão Conteúdo

deverá esclarecer se o copiloto agiu sozinho ou contou com a participação de outras pessoas.

“Vamos investigar a fundo esse ataque, se o autor teve cúmplices, se o Irã estava por trás disso. Acho que descobriremos muito em breve”, afirmou.

Questionado especificamente sobre a possibilidade de envolvimento iraniano, porém, o primeiro-ministro ponderou que “é muito cedo para dizer”, disse em entrevista à Fox News.

Netanyahu declarou que Israel acompanha as investigações e que seus serviços de inteligência também apuram o caso. Segundo ele, o homem apontado como responsável pelo ataque já era investigado na Arábia Saudita, onde o avião pousou em segurança, no aeroporto de Tabuk.

O ministro da Defesa de Israel, Israel Katz, afirmou na quarta-feira (30) que as informações preliminares obtidas pelo país indicavam que o copiloto pretendia

derrubar a aeronave e o classificou como terrorista. Netanyahu, por sua vez, descreveu o episódio como um “grave incidente de segurança”.

Dois funcionários de segurança israelenses disseram à Reuters que a avaliação inicial de Israel era de que o copiloto provavelmente havia agido sozinho. Segundo eles, porém, a investigação ainda não havia determinado a motivação do ataque nem descartado a participação de outras pessoas.

O voo da Flydubai transportava mais de 170 pessoas e pousou em segurança em Tabuk, na Arábia Saudita. Segundo políticos israelenses e passageiros, o copiloto teria esfaqueado o piloto e tentado derrubar a aeronave. O piloto e alguns passageiros conseguiram impedir a queda do avião.

Os Emirados Árabes Unidos abriram uma investigação sobre o episódio. A agência estatal WAM informou que a apuração investiga possível atividade ou tentativa terrorista.

O primeiro-ministro de Israel, Binyamin Netanyahu, afirmou que a polícia apura quem está por trás da tentativa de derrubar um avião da FlyDubai durante um voo com destino a Israel. A investigação também