



portalbenews.com.br



INSIGHT “O segundo turno e o futuro dos portos”, por Valter Branco ► **p3**

NAVEGAÇÃO Atem inicia transbordo de petróleo em Itacoatiara durante vazante dos rios ► **p11**

Divulgação



Cosco entrega primeiro mineraleiro de 325 mil toneladas movido a metanol
► **p12**

BE*Job*

Vagas em logística e operações portuárias em seis estados e no DF
► **p18**



Divulgação

SP prevê R\$ 5,9 bilhões para rodovias e logística em 2027

Proposta orçamentária reserva recursos para melhorias nas estradas, Rodoanel Norte e Nova Tamoios, além de R\$ 518 milhões para hidrovia e travessias litorâneas ► **p13**

PORTOS Porto Brasil Sul prevê tecnologia para reduzir emissões de navios
► **p10**

LOGÍSTICA Ponta Grossa articula porto seco com contornos e expansão de aeroporto
► **p14**

MINERAÇÃO Acordo impulsiona eletrificação renovável na América Latina
► **p15**

EDITORIAL

A Hidrovia Tietê-Paraná e o Orçamento de São Paulo

O Governo de São Paulo encaminhou, à Assembleia Legislativa (Alesp), projeto de Lei Orçamentária Anual de R\$ 411,2 bilhões para 2027, com R\$ 5,9 bilhões destinados a rodovias e logística. O pacote inclui duplicações e melhorias em estradas estaduais, a continuidade do Rodoanel Norte e da Nova Tamoios, a recuperação de vicinais e, num sinal que merece atenção específica, R\$ 518 milhões para o transporte aquaviário, sendo R\$ 194 milhões para a Hidrovia Tietê-Paraná e R\$ 324 milhões para as travessias litorâneas. São Paulo é o estado que mais exporta pelo Porto de Santos, respondeu por US\$ 30,3 bilhões em comércio exterior no primeiro trimestre deste ano e tem no eixo logístico Tietê-Rodoanel-Santos a espinha dorsal do comércio exterior do País. Que seu orçamento estadual contemple essa agenda com a escala que o pacote sugere é, em princípio, a decisão correta. Mas preocupa a distância que frequentemente existe entre LOA e execução.

Os R\$ 1,6 bilhão para o Rodoanel Norte integram o item de maior impacto estrutural para a logística de cargas do estado. O Rodoanel Mário Covas conecta os principais corredores de acesso ao Porto de Santos e distribui o fluxo de caminhões que, sem ele, percorreria a malha urbana da Região Metropolitana de São Paulo para chegar às rodovias de saída. O trecho Norte, que ainda não foi concluído, fecha o anel viário que tornaria o sistema funcional em sua totalidade. Sem o Norte, caminhões que entram pela Rodovia Presidente Dutra ou pela Ayrton Senna precisam cruzar a região central do sistema viário paulistano para acessar as Anchieta-Imigrantes em direção a Santos. É um gargalo que eleva custo de frete, aumenta emissões e comprime a competitividade de cada tonelada exportada pelo segundo maior porto do hemisfério sul. O R\$ 1,6 bilhão orçado para 2027 é necessário, e insuficiente se não vier acompanhado de cronograma realista para a conclusão do trecho.

Os R\$ 194 milhões para a Hidrovia Tietê-Paraná formam a dotação que mais surpreende positivamente no pacote, porque a hidrovia é sistematicamente subinvestida em relação a seu potencial logístico e raramente aparece em orçamentos estaduais com valor que vai além do simbólico. A hidrovia conecta o interior paulista ao Paraná e ao Mato Grosso do Sul por via navegável, com potencial de absorver parte do volume de grãos, fertilizantes e combustíveis que hoje percorre rodovias em caminhões. O produto “Hidrovia Tietê-Paraná ampliada e melhorada”, que consta como meta do orçamento de 2027, indica que há intenção de implantação de melhorias no sistema, o que é diferente de manutenção. Se os R\$ 194 milhões financiarem obras que ampliem o calado disponível, melhorem a sinalização náutica e aumentem a capacidade das eclusas nos pontos críticos, o estado estará fazendo pelo transporte hidroviário o que os editoriais do BE News têm cobrado do Governo Federal para as hidrovias amazônicas: investimento preventivo que evita a emergência.

O orçamento de São Paulo para 2027 precisa ser acompanhado com duas questões em mente. A primeira é a execução: LOAs paulistas historicamente contingenciam parte dos investimentos ao longo do ano fiscal conforme o comportamento da receita. Os R\$ 5,9 bilhões destinados a rodovias e logística são proposta, sujeita a votação na Alesp, a emendas parlamentares e a contingenciamentos do Executivo ao longo de 2027. O que chegará à obra é o número que importa, não o que está na LOA. A segunda é a integração com o Governo Federal: Rodoanel Norte, Hidrovia Tietê-Paraná e Nova Tamoios são projetos que têm interfaces com rodovias federais, com a concessão do canal de Santos e com o Plano Nacional de Logística (PNL) 2050. A eficácia dos R\$ 5,9 bilhões estaduais depende parcialmente de que as obras federais que os complementam avancem no mesmo ritmo.

O transporte aquaviário com R\$ 518 milhões, para a Tietê-Paraná e as travessias litorâneas combinadas, é o item do orçamento de 2027 que mais diretamente reflete a agenda que o Plano Nacional de Logística 2050 identificou como prioritária para São Paulo: integração modal que reduza a pressão sobre o sistema rodoviário e aproveite a vantagem comparativa de hidrovias para cargas de baixo valor unitário em longa distância. Que o governo paulista transforme esse orçamento em obras verificáveis até o final de 2027 e que o faça em sintonia com o Governo Federal, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e os operadores da Hidrovia Tietê-Paraná, que dependem dessa infraestrutura para planejar seus investimentos privados.

NESTA EDIÇÃO

MANCHETE
13 Rodovias e logística terão R\$ 5,9 bi no orçamento 2027 em SP

- EDITORIAL
- 2 A Hidrovia Tietê-Paraná e o Orçamento de São Paulo
- INSIGHT
- 3 “O segundo turno e o futuro dos portos”, por Valter Branco
- HUB
- 5 Petrobras quer Belém (PA) como hub logístico para operações do Amapá
- POLÍTICA
- 5 Em duelo no TSE, Lula consegue liberar seu canal
- 6 Ministro extrapolou combate à desinformação, dizem analistas
- 7 Lula reúne multidão na Paulista e pede mobilização para virada
- Após ameaças, Ana Elisa terá proteção
- 8 Escolha de ministros em eventual governo de Flávio será de Jair
- 9 Morre Telma de Souza, que atuou contra demissões no Porto de Santos
- TRANSPORTES | PORTOS
- 10 Porto Brasil Sul prevê tecnologia para reduzir emissões de navios
- TRANSPORTES | NAVEGAÇÃO
- 11 Atem inicia transbordo de petróleo em Itacoatiara durante vazante dos rios
- 12 Cosco entrega primeiro mineraleiro de 325 mil toneladas movido a metanol
- LOGÍSTICA
- 14 Ponta Grossa articula porto seco com contornos e expansão de aeroporto
- MINERAÇÃO
- 15 Acordo impulsiona eletrificação renovável na América Latina
- ENERGIA | OPINIÃO
- 16 “O Nordeste e a sobra de energia”, por Waldeck Ornélas
- BE JOB | OPINIÃO
- 17 “BE Executive Academy: Conhecimento que transforma futuros”, por Hudson Carvalho
- BE JOB
- 18 Vagas em logística e operações portuárias em seis estados e no DF
- FINANÇAS
- 19 Pix ultrapassa a marca de 1 bilhão de chaves cadastradas
- Bets ainda devolverão R\$ 159 milhões
- JUSTIÇA
- 20 Itália marca nova audiência de extradição de Carla Zambelli
- Fachin manda investigar ameaças a Dino
- INTERNACIONAL
- 21 “É mais fácil culpar a Ucrânia do que parar Putin”, diz Zelensky
- 22 Papa Leão XIV anuncia cirurgia para remover nódulo no pulmão
- Navios estão sob risco em Ormuz
- Polônia revela plano para matar líder



Sistema BE News de Comunicação

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

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

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

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira
Jacyara Lima

Diretor-geral
Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial
Roberta Riccioppo

Editor-executivo | Jornal BE News
Alexandre Fernandes

Sub-editor | Jornal BE News
Luciano Ribeiro

Editores-executivos | Portal BE News
Vanessa Pimentel

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

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

O Jornal BE News é filiado à



FALE COM A GENTE

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

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

PUBLICIDADE
publicidade@redebenews.com.br





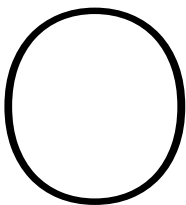
VALTER BRANCO
Engenheiro, consultor e executivo dos setores
de Navegação e Logística Multimodal

opinioao@portalbenews.com.br

▶ LOGÍSTICA

O segundo turno e o futuro dos portos

Mudança de governo pode recolocar em discussão STS10, privatizações, legislação portuária, concessões e o equilíbrio entre Estado, regulação e mercado



resultado do primeiro turno das eleições presidenciais colocou no horizonte uma possibilidade concreta de mudança de governo. Flávio Bolsonaro chegou ao segundo turno à frente de Luiz Inácio Lula da Silva, em uma disputa que será decidida em 25 de outubro. Para o setor portuário, a questão é: até que ponto uma eventual troca no comando do Executivo poderá alterar decisões, prioridades e modelos hoje em curso.

A reação dos mercados no dia seguinte à votação mostrou que investidores rapidamente passaram a precificar essa possibilidade. Nos portos, porém, as consequências são menos imediatas. Há projetos bilionários, processos regulatórios, concessões e decisões institucionais que atravessam governos e podem tomar rumos diferentes conforme a orientação política de Brasília.

O caso mais evidente é o Tecon Santos 10. O projeto tornou-se mais do que um novo terminal de contêineres: passou a representar uma disputa sobre concorrência, verticalização e o papel do Estado na organização do mercado. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) defendeu restrições à participação de grupos que já operam terminais em Santos, enquanto a Casa Civil passou a defender um processo mais aberto. Em dezembro de 2025, o Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou, por 6 votos a 3, o modelo bifásico da agência. Com a reabertura da discussão pelo governo, foi criado um grupo de trabalho, e qualquer mudança relevante ainda terá de passar pela Antaq e poderá voltar ao TCU.

Uma nova administração poderá manter a leitura atual da Antaq, reforçar a tese de limitar a concentração antes do leilão ou adotar visão mais liberal, permitindo a participação dos grandes grupos e deixando eventuais problemas concorrenciais para análise posterior do Cade. A escolha definirá quem poderá disputar a maior expansão de capacidade de contêineres de Santos e sinalizará como o

governo pretende tratar a crescente integração entre armadores, terminais e serviços logísticos.

Há também uma questão institucional. A entrada da Casa Civil na discussão do STS10 mostrou que decisões regulatórias podem ganhar dimensão política quando envolvem ativos estratégicos.

Uma mudança de governo pode alterar o equilíbrio entre ministério, agência reguladora, autoridade portuária e órgãos de controle.

A própria Autoridade Portuária de Santos é outro exemplo. No governo Jair Bolsonaro, avançou um processo de desestatização que previa a privatização da então Santos Port Authority e a concessão do Porto Organizado. O governo Lula abandonou esse modelo e manteve a autoridade portuária sob controle estatal, embora tenha preservado uma ampla agenda de concessões, arrendamentos e investimentos privados.

Uma vitória de Flávio Bolsonaro não significaria automaticamente a retomada daquela privatização, pois não há até agora compromisso específico nesse sentido. Mas o tema poderia voltar ao debate, sobretudo porque a agenda anterior deixou estudos e modelagens já desenvolvidos.

Também seria natural esperar mudanças no comando da Autoridade Portuária de Santos (APS). A atual administração foi formada no início do governo Lula e Anderson Pomini foi indicado por Márcio França. A derrota de França na chapa ao governo de São Paulo reduz seu espaço político e uma eventual troca de governo federal aumentaria a possibilidade de substituição da direção da autoridade portuária, com efeitos sobre prioridades de expansão, dragagem, acessos e gestão patrimonial.

Outro ponto é a concessão do canal de acesso de Santos. A Antaq realizou audiência pública sobre o modelo, enquanto a APS defende ▶

PORTOS SÃO ATIVOS DE LONGO PRAZO. TERMINAIS, FERROVIAS, CANAIS E ACESSOS DEMANDAM INVESTIMENTOS BILIONÁRIOS E DÉCADAS PARA MATURAR. QUANTO MAIOR A DEPENDÊNCIA DE CADA PROJETO EM RELAÇÃO À ORIENTAÇÃO POLÍTICA DE UM GOVERNO, MAIOR A PERCEPÇÃO DE RISCO REGULATÓRIO

INSIGHT

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 3

O SETOR DEVERÁ ACOMPANHAR O SEGUNDO TURNO OLHANDO ALÉM DA DISPUTA ELEITORAL. O QUE ESTÁ EM JOGO NÃO É APENAS UMA TROCA DE NOMES EM BRASÍLIA, MAS A POSSIBILIDADE DE MUDANÇA NA FRONTEIRA ENTRE ESTADO E MERCADO, ENTRE REGULAÇÃO PRÉVIA E DEFESA DA CONCORRÊNCIA POSTERIOR, ENTRE AUTORIDADE PORTUÁRIA PÚBLICA E GESTÃO PRIVADA

uma PPP patrocinada, na qual a iniciativa privada assume operação e manutenção, mas o poder público preserva influência sobre o ativo. Uma administração mais privatizante poderia rever esse equilíbrio. O mesmo vale para dragagem e aprofundamento do canal, em que a definição sobre quem paga, decide e assume o risco depende do modelo de gestão.

Outros projetos poderão ser influenciados em graus distintos. O túnel Santos-Guarujá possui estrutura própria, mas prioridades, cronogramas e a relação entre União e Estado podem mudar. Barnabé-Bagres, novos terminais e acessos ferroviários também estarão sujeitos à orientação do próximo governo.

A discussão, porém, não se limita a Santos. O próximo governo herdará uma carteira relevante de concessões portuárias e acessos aquaviários em diferentes regiões.

Em Itajaí, está estruturada a concessão à iniciativa privada da administração e exploração do acesso aquaviário, incluindo canais, bacias de evolução e áreas de fundeio, em contrato previsto para 25 anos. No Sul, o Sistema Aquaviário Integrado Sul-Mirim reúne os acessos aos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, além de trechos da Lagoa dos Patos, Lago Guaíba e rios da região. A proposta segue em consulta pública e ainda estará em discussão quando este artigo for publicado.

Na Bahia, está em estruturação uma concessão parcial envolvendo os portos de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus, com prazo previsto de 35 anos e investimentos estimados em aproximadamente R\$ 1,6 bilhão. Esses projetos mostram que uma eventual mudança de orientação pode influenciar o ritmo das concessões, o grau de transferência de responsabilidades ao setor privado e o modelo de gestão adotado em diferentes complexos portuários.

Há ainda uma mudança potencial no campo legislativo. O PL 733/2025 propõe um novo marco regulatório para o sistema portuário brasileiro, substituindo a Lei dos Portos de 2013 e alterando temas que vão da exploração dos portos às relações de trabalho, precificação de serviços e licenciamento ambiental.

A proposta ganhou comissão especial em 2025 e teve como relator o deputado Arthur Oliveira Maia. Após audiências, sua tramitação perdeu ritmo e o projeto ainda aguarda parecer. Maia não foi reeleito em 2026, o que acrescenta uma nova variável ao futuro da

proposta. Uma nova legislatura e, eventualmente, um novo governo poderão alterar prioridades em torno do texto, que poderá ser retomado com outro relator, sofrer mudanças substanciais ou permanecer em segundo plano.

Há, porém, limites para mudanças bruscas. Em Paranaguá, a concessão do canal de acesso já foi leiloadada, homologada e contratada por 25 anos. Contratos assinados e investimentos comprometidos tendem a atravessar governos.

Na cabotagem, a diferença pode ser mais conceitual. Um governo mais liberal pode reabrir discussões sobre afretamento de navios estrangeiros, BR do Mar, AFRMM, proteção à bandeira brasileira e participação privada, além de política de conteúdo local e financiamento pelo Fundo da Marinha Mercante.

Seria precipitado, porém, tratar todas essas mudanças como certas. O resultado do primeiro turno abriu uma possibilidade, não produziu uma nova política portuária. Muitos projetos estão submetidos a contratos, consultas públicas, TCU, Antaq e Cade e não podem ser redesenhados por decisão presidencial.

Portos são ativos de longo prazo. Terminais, ferrovias, canais e acessos demandam investimentos bilionários e décadas para maturar. Quanto maior a dependência de cada projeto em relação à orientação política de um governo, maior a percepção de risco regulatório.

O setor deverá acompanhar o segundo turno olhando além da disputa eleitoral. O que está em jogo não é apenas uma troca de nomes em Brasília, mas a possibilidade de mudança na fronteira entre Estado e mercado, entre regulação prévia e defesa da concorrência posterior, entre autoridade portuária pública e gestão privada.

Santos concentra alguns dos exemplos mais visíveis, mas o debate é nacional. O próximo governo herdará projetos em diferentes estágios de maturação e terá menos liberdade para mudar o que já foi contratado do que para redefinir o que ainda está em construção. A eleição pode mudar o rumo da política portuária. Mas não reinicia o setor do zero.

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



LEOPOLDO
FIGUEIREDO
E COLABORADORES
leopoldo.figueiredo@redenebnewscom.br

Belém, hub logístico

A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, afirmou que a cidade de Belém deve concentrar as principais operações de apoio logístico para as atividades de exploração e futura produção de petróleo na costa do Amapá. Durante coletiva de imprensa na capital paraense no último sábado, quando participou dos eventos do Círio de Nazaré, a executiva ressaltou que Belém conta com uma estrutura logística mais desenvolvida do que Oiapoque (AP) para sustentar as demandas operacionais de um polo produtor na Margem Equatorial. “Belém é uma base de apoio importante para qualquer trabalho que a gente venha fazer e que nós já estamos fazendo no Amapá”, declarou a presidente da estatal.

Os planos da Petrobras

A utilização da infraestrutura paraense já integrava o planejamento de longo prazo da Petrobras. O desenho logístico da companhia prevê a combinação do **Porto de Belém como base de suprimentos e materiais, o aeroporto de Oiapoque como ponto de apoio aéreo para voos de heliponto e troca de turmas**, além de uma **unidade especializada de atendimento à fauna mantida em Belém**.

À espera

Apesar do otimismo com a infraestrutura paraense, Magda Chambriard enfatizou que a confirmação da viabilidade comercial dos achados no Norte ainda depende do avanço dos estudos técnicos e de novas etapas de perfuração. Essa fase se concentra especialmente no poço exploratório Morpho (1-BRSA-1405-APS), situado em lâmina d’água de 2.886 metros a 175 km do litoral amapaense e que registrou presença de petróleo em dois reservatórios (um mais raso e outro mais profundo). O primeiro achado foi anunciado em agosto e o segundo confirmado em 2 de outubro.

Cronograma

As manobras no poço Morpho serão concluídas até o final de outubro. Em seguida, a sonda será desmobilizada rumo ao litoral do Rio Grande do Norte para perfurar o prospecto Mãe de Ouro, na Bacia Potiguar. A Petrobras prevê retornar à Foz do Amazonas no início de 2027 para perfurar três poços de delimitação e prosseguir com mais oito furos exploratórios no Amapá.

Parceria chinesa

A plataforma chinesa de e-commerce AliExpress (Grupo Alibaba) e os Correios anunciaram a ampliação de seu acordo de cooperação operacional para otimizar a logística de entregas de compras internacionais e nacionais destinadas aos consumidores brasileiros. A iniciativa busca encurtar o tempo de trânsito, expandir a capacidade de processamento de pacotes nos hubs logísticos e elevar a precisão do sistema de rastreamento de encomendas.

Em duelo no TSE, Lula consegue liberar seu canal

Após Nunes Marques atender pedido de Flávio e suspender o ‘Exército de Lula’, corregedor derruba decisão

Luiz Roberto / TSE



O corregedor-geral eleitoral, Ricardo Villas Bôas Cueva, é o relator do processo e derrubou a decisão de Nunes Marques de suspender o canal de Lula

Estadão Conteúdo	pensão do canal, que conta com mais de 3,4 milhões de pessoas. O ministro atendeu ao pedido de suspensão protocolado pela campanha de Bolsonaro, que alegou que o canal foi criado para disseminar desinformação sobre o cancelamento do Programa Bolsa Família, redução do valor de aposentadorias, entre outros casos. No entendimento de Kassio, o canal é responsável pela replicação de conteúdos que já foram considerados “inverídicos” pelo tribunal, como a afirmação de que Flávio seria favorável à retirada do título de Nossa Senhora Aparecida de padroeira do Brasil, além de afirmar que o candidato reduzirá aposentadorias se for eleito. Censura O criador do canal, deputado federal reeleito André Janones (Rede-MG), criticou a decisão do TSE. “A censura já começou”, declarou Janones nesta tarde, em um vídeo nas redes sociais. Segundo Janones, o canal “Exército do Lula” foi cria-	do para mobilizar e orientar eleitores durante o segundo turno das eleições presidenciais, que será disputado no dia 25, último domingo do mês, entre Flávio e o Lula. Na decisão que derrubou a ordem de Nunes Marques, Villas Bôas Cueva disse que o pedido de Flávio para derrubar o canal foi protocolado na presidência do TSE 41 minutos após sua decisão que determinou a complementação das informações sobre a suposta atividade ilegal do canal. O corregedor também afirmou que a campanha de Flávio apresentou a Kassio documentos que não foram anexados no processo que está sob sua relatoria. “Ocorre que, apenas 41 minutos após a decisão desta corregedoria, o investigador apresentou à presidência deste tribunal pedido de providências administrativas acompanhado de documentação que não integrava a presente investigação, incluindo dossiê de publicações, levantamento sobre a circulação de vídeos e plano de conformidade da plataforma”, completou.
------------------	--	--

POLÍTICA

Ministro extrapolou o combate à desinformação, dizem analistas

Decisão que suspendeu canal de Lula foi considerada desproporcional por especialistas, que viram tentativa de barrar mobilização de apoiadores. Medida foi anulada horas depois

Agência Brasil

A decisão de derrubar o canal Exército do Lula no WhatsApp com 3,3 milhões de pessoas, que

acabou revertida horas depois, limita a mobilização de eleitores no segundo turno e extrapola o combate à desinformação, avaliam especialistas em direito no ambiente digital.

A gerente de políticas públicas da organização de direitos humanos Witness, Bruna Santos, disse à Agência Brasil que a decisão do presidente do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), minis-

tro Kassio Nunes Marques, foi “desproporcional” e diferente de outros entendimentos da Corte.

“O fato de o TSE ter considerado que esse canal não deveria existir neste momento é uma potencial tentativa de restrição de mobilização de apoiadores do presidente Lula.”

Para Bruna Santos, seria mais apropriado pedir a exclusão do conteúdo considerado falso, e não de

todo o canal, avaliando que a decisão teria motivação “explicitamente política”.

“Me parece mais uma tentativa de diminuir o alcance da campanha do presidente Lula às vésperas do segundo turno do que, de fato, tentar criar uma estratégia contra a desinformação em torno desse canal”, acrescentou.

A decisão do presidente do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), ministro Kassio Nunes Marques, de derrubar o canal de mobilização política criado no segundo turno pelo deputado federal André Janones (Rede-MG) repercutiu na campanha presidencial neste domingo (11).

O candidato Luiz Inácio Lula da Silva classificou a decisão de “intromissão indevida da Justiça Eleitoral”; Janones chamou de “censura”; e a campanha de Flávio Bolsonaro vem pedindo aos apoiadores para “combater as fake news da esquerda”.

Horas após a decisão de Nunes, a derrubada do canal Exército do Lula foi revertida pelo corregedor-geral eleitoral, ministro Ricardo Vilas Bôas Cuêva, liberando o caso para o

plenário do Tribunal.

Fake news

O jornalista e especialista em tecnologia Henrique Sampaio, coordenador de redes sociais da CTRL+Z, organização que monitora as big techs, avalia que a decisão de Nunes Marques pode ter impactos sobre a liberdade de expressão e a participação política dos eleitores.

“O rótulo ‘fake news’ não pode servir de justificativa genérica para suprimir um espaço de organização orgânica e legítima durante o pleito. Mesmo que fossem comprovadas infrações pontuais, isso não justificaria automaticamente a exclusão de todo o grupo”, comentou.

Sampaio acrescentou que, mesmo comprovada a divulgação de notícia falsa, caberiam medidas menos abrangentes, como a remoção dos conteúdos específicos. “Também é preciso esclarecer se os mesmos critérios são aplicados a grupos bolsonaristas, que sempre se mobilizaram desta forma em múltiplas plataformas”, completou.

Leobark Rodrigues / Secom / TSE



A decisão de Kassio Nunes Marques (foto) de suspender o canal ‘Exército de Lula’ causou polêmica e foi derrubada depois pelo corregedor Villas Bôas

Notícias falsas não aparecem no canal

O Estadão acessou o canal “Exército do Lula” no WhatsApp e não localizou publicações com os conteúdos citados na ação.

O canal foi criado na segunda-feira, 5, e ao longo da primeira semana, o deputado focou em ampliar o número de participantes, pautando como “missão” para os seguidores angariar novos membros, assistir a lives e engajar em conteúdos da campanha de Lula.

Nos primeiros áudios enviados no canal, Janones

explica que a primeira semana seria focada em ampliar o número de membros.

Na quinta-feira, 8, Janones postou uma mensagem sobre a circulação de notícias falsas: “Só pra constar: esse canal não divulgará uma única fake news até o final da campanha! Quem tem os fatos não precisa da mentira! Eles estão desesperados alegando que estou divulgando fake news por aqui, sendo que ainda estamos só na fase de recrutamento, nada foi divulgado ainda!

Isso é porque já sentiram o tamanho da nossa força!”

Meta limita alcance

A Meta, empresa que controla Facebook, Instagram e Whatsapp, alegou que “problemas técnicos” foram responsáveis pela redução do alcance de postagens ligadas à campanha do candidato à presidência da república Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Ao mesmo tempo, a plataforma sediada nos Estados Unidos (EUA) afirma que são

falsas as alegações da campanha de Lula que sustenta que a Meta estaria beneficiando as postagens do candidato Flávio Bolsonaro (PL) nas redes sociais.

“As alegações são simplesmente falsas e não encontram respaldo nos fatos. Muitos dos problemas técnicos mencionados não afetaram exclusivamente o Brasil ou contas específicas nas nossas plataformas. Cumprimos com as normas eleitorais e estamos comprometidos com a isono-

mia”, diz nota da Meta.

O Tribunal Superior Eleitoral (TSE) e a Agência Nacional de Proteção de dados (ANPD) foram acionadas pela campanha do PT, que alega “fortes suspeitas de tentativa de interferência no processo eleitoral brasileiro em benefício da candidatura de Flávio Bolsonaro”.

“A empresa alega que essa ‘falha’ afetou outros anunciantes e mercados, mas não trouxe qualquer evidência disso”, diz o comunicado da campanha.

Lula reúne multidão na Paulista e pede mobilização para virada

Em meio à defesa da democracia e críticas ao fascismo, presidente pediu busca por voto de quem se absteve no primeiro turno para conseguir a reeleição no dia 25 de outubro

Ricardo Stuckert

Estadão Conteúdo



Acompanhado da primeira-dama, Rosângela Silva, Lula disse estar desconfiado “do comportamento da Suprema Corte Eleitoral”

A defesa da democracia e as manifestações contra o fascismo marcaram o ato em apoio à reeleição do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) neste domingo, 11, na Avenida Paulista, em São Paulo. Durante seu discurso, o ministro Guilherme Boulos (PSOL) afirmou: “Aqui está São Paulo que diz não ao fascismo”.

A primeira-dama Rosângela da Silva, a Janja, também discursou e ergueu uma imagem da Constituição brasileira. Ao mencionar a cena de uma criança levantando uma arma de fogo em ato de apoio ao senador Flávio Bolsonaro (PL), afirmou que o episódio “chocou as mães brasileiras”.

Lula falou aos jovens e pediu união para conseguir virar mais votos. “Fico muito

feliz que essa manifestação tem uma maioria de juventude. Ou vocês participam da vida política ou ela não tem conserto”, afirmou o presidente. “Vocês têm de assumir a responsabilidade enquanto têm energia e disponibilidade para ir à luta. Esse País não pode perder a democracia, por pior que ela seja”, complementa.

Outro público que Lula fez questão de destacar foram os idosos. Diante da alta taxa de abstenção no

primeiro turno, o presidente pediu que esse grupo vá às urnas no segundo turno. “Temos a obrigação de conversar com as pessoas que acham que não têm mais direito de votar. Os 60, 70 anos não transformam a pessoa em um inútil. Se a pessoa não votar por ela, ela tem filho, tem neto e tem a pátria dele para cuidar. Elas não podem permitir que os bandidos possam governar este País”, disse Lula.

Mesmo após o encerra-

mento oficial, manifestantes permaneceram na avenida, com gritos contra a candidatura de Flávio.

Nas proximidades do carro de som, cuja estrutura começava a ser desmontada, predominavam jovens com cartazes em defesa da soberania nacional, do acesso à educação e contra a ditadura. Entre as palavras de ordem, o público entoava: “Trabalhador, olha pra cá, eu tô na rua para o seu filho estudar”.

A programação previa uma caminhada até a Rua Augusta, mas a organização encerrou a manifestação após os discursos de Lula e de aliados, entre eles governadores reeleitos do Nordeste e o vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB). Com a justificativa de que a Avenida Paulista estava tomada pelo público, os organizadores orientaram os participantes a retornar a suas regiões para “virar votos”.

Justiça tendenciosa

Lula criticou a decisão do presidente TSE, Kássio Nunes Marques, que atendeu a um pedido da campanha do senador e candidato à Presidência Flávio Bolsonaro (PL) e determinou a derrubada do canal de WhatsApp “Exército do Lula”. Em seguida, a medida foi derrubada pelo corregedor eleitoral Ricardo Villas Bôas.

“Não é possível que o presidente da Justiça Eleitoral não tenha um comportamento civilizado, republicano, de permitir que as eleições fluam sem interferência da Justiça”, afirmou.

Após ameaças, Ana Elisa terá proteção

Por segurança, Ministério dos Direitos Humanos não detalhou as medidas que serão adotadas

Agência Brasil

Em meio a ameaças de morte e estupro nas redes sociais contra a deputada federal eleita Ana Elisa, do Partido dos Trabalhadores (PT), o Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania (MDHC) solicitou providên-

cias para garantir a proteção da parlamentar por meio do Programa Estadual de Proteção de Minas Gerais.

Logo após o primeiro turno das eleições, realizado no último domingo (4), Ana Elisa relatou os ataques nas redes sociais e disse temer pela própria vida. Segundo ela, as ameaças já existiam, mas se intensificaram após a disseminação de notícias falsas.

“Estou sofrendo mais ameaças de morte. Acredi-

to que ninguém mereça ser ameaçado de morte por estar politicamente engajado. O debate político, para mim, nunca foi sobre isso. Minha equipe desativou minha conta no Twitter porque estávamos recebendo ameaças de morte a cada dois minutos, além de ameaças de estupro. Estou totalmente vulnerável. Eu, por enquanto, não tenho uma força-tarefa de segurança”, afirmou.

O Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania

não detalhou as medidas que serão adotadas, por razões de segurança e para preservar a integridade da deputada federal eleita.

Segundo a pasta, a equipe do Programa Estadual de Proteção de Minas Gerais atuará em conjunto com o Programa de Proteção aos Defensores de Direitos Humanos, Comunicadores e Ambientalistas para acompanhar e avaliar o caso.

Para isso, o ministério solicitou à Secretaria de

Desenvolvimento Social de Minas Gerais, responsável pelo programa estadual, a realização de uma análise de risco, a articulação com os órgãos de inteligência policial e a adoção de providências para investigar as ameaças e identificar os responsáveis.

A reportagem não conseguiu obter informações sobre o caso com a Secretaria de Desenvolvimento Social nem com o Ministério Público de Minas Gerais.

POLÍTICA

Escolha de ministros em eventual governo de Flávio será de Jair

Com status de “procurado” após expedição de mandado de prisão, Eduardo Bolsonaro diz que nomeações para ministérios passarão pelo crivo de seu pai, hoje em prisão domiciliar

Reprodução / YouTube / PL

Estadão Conteúdo

O ex-deputado Eduardo Bolsonaro afirmou que as nomeações para os ministros de um eventual governo de Flávio Bolsonaro, candidato do Partido Liberal (PL) nas eleições de 2026, passarão pela aprovação do ex-presidente Jair Bolsonaro. O nome de Eduardo é ventilado como um possível chefe para o Itamaraty.

No cargo, dada sua proximidade com as lideranças da direita mundial, como integrantes dos governos de Donald Trump e Javier Milei, Eduardo seria o responsável por reaproximar o Brasil oficialmente daqueles governos.

“As nomeações de ministros vão passar pelo presidente Jair Bolsonaro. Neste momento há uma dificuldade muito grande de ter contato com ele. No momento estamos preocupados com a eleição do Flávio”, afirmou em entrevista ao SBT News, exibida no sábado, 10.

Sobre sua indicação ao Ministério das Relações Exteriores, ele disse estar “à disposição” caso seja da vontade de Flávio. “Isso é assunto pra depois



O ex-presidente Jair Bolsonaro cumpre pena de 27 anos e 3 meses de prisão após ser condenado pelo STF pela trama golpista

da eleição, mas se for da vontade de Flávio me ter em um Ministério, estou à disposição”, disse.

Eduardo Bolsonaro concedeu entrevista de maneira natural, mesmo com status legal de “procurado” pela Justiça Brasileira. O ex-deputado está nos Estados Unidos, mas no Brasil há um mandado de prisão contra ele, após ser condenado por unanimidade pela Primeira Turma do STF a 4 anos e 2 meses de prisão em regime inicial semiaberto.

A Justiça concluiu que ele utilizou o cargo de deputado para tentar obter sanções internacionais contra magistrados brasileiros,

buscando interferir em investigações que envolviam seu pai, o ex-presidente Jair Bolsonaro, que acabou condenado a 27 anos e 3 meses de prisão no âmbito da ação penal sobre a trama golpista.

Seu nome foi incluído no Banco Nacional de Monitoramento de Prisões. Tecnicamente, ele é considerado “procurado” e, caso não se apresente voluntariamente às autoridades brasileiras, passará ao status de “foragido”.

Flávio

Enquanto Eduardo segue fora do país, seu irmão Flávio Bolsonaro, afirmou nes-

te domingo que as pessoas que estão usando seu nome para prometer cargos e Ministérios em um eventual governo são “picaretas”.

“Qualquer pessoa que esteja usando o meu nome e prometendo cargos ou ministérios é um picareta! Não acredite!”, escreveu Flávio em seu perfil no X. O senador ainda escreveu pedindo a seus eleitores que trabalhem para converter abstenções e votos indecisos para sua chapa.

“Cada voto importa! Converse com quem não foi votar no primeiro turno, procure quem ainda está indeciso. Ganhar mais um voto é fundamental neste

momento!”, escreveu.

O senador também disse neste domingo que, se eleito, não buscará a reeleição. A fala ocorreu após um almoço em São Paulo e foi feita ao lado do atual governador do Estado, Tarcísio de Freitas (Republicanos). Reeleito em primeiro turno neste ano e aliado de Flávio, Tarcísio é apontado como provável presidenciável nas próximas eleições.

“Vou fazer um mandato só. Eu só quero um mandato. Para dar um exemplo e provar que eu não estou disputando poder. Eu estou disputando o futuro das minhas filhas, do meu País, das suas filhas”, disse Flávio.

Flávio diz que manterá reajuste do mínimo

O candidato à presidência da República, Flávio Bolsonaro (PL), reiterou neste domingo (11) que manterá o reajuste do salário mínimo e o Bolsa Família, em uma eventual eleição. “Ninguém vai tocar em programas sociais”, disse ele, em encontro com prefeitos e vereadores da região metropolitana de São Paulo, em um restaurante no cen-

tro da capital paulista.

Os encontros foram articulados pelo governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) e pelo prefeito de São Paulo, Ricardo Nunes (MDB).

Flávio afirmou que, se eleito, pretende “fazer mais” do que o atual governo na área social, ao defender que o Bolsa Família seja acompanhado de medidas para

“fazer as pessoas andarem com as próprias pernas”. Segundo ele, o reajuste promovido por Lula teria sido “merreca”, equivalente a “R\$ 3 por dia”.

O candidato também disse ver um cenário muito favorável nas ruas e declarou estar “preparado e motivado” para governar, classificando sua candidatura como “projeto de Deus”.

“Estamos só a duas semanas de pôr fim à Era Lula no Brasil”, disse Flávio. Ele reconheceu, por outro lado, que a campanha não pode “subir no salto”.

Na avaliação de Flávio, a disputa eleitoral se tornou “todo mundo contra o Lula” e o principal instrumento de convencimento do eleitor seria a comparação entre gestões. Ele voltou a atacar

o adversário, chamando o governo petista de “mentiroso”, e disse esperar que o Tribunal Superior Eleitoral (TSE) seja mais ágil no combate à desinformação.

No evento, o candidato do PL também afirmou que, se vencer a eleição, pretende reduzir a taxa de juros “em pouquíssimo tempo”, em torno de 3 ou 4 pontos, mas não detalhou como.

Morre Telma de Souza, que atuou contra demissões no Porto de Santos

Ex-prefeita, de 82 anos, participou da mobilização de trabalhadores, sindicatos e setores econômicos que levou à reintegração de 5.372 empregados da Codesp

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A ex-prefeita de Santos (SP) Telma de Souza (PT) morreu na noite de sábado (10), aos 82 anos. Primeira e única mulher a governar o município, entre 1989 e 1992, ela teve sua trajetória marcada pela atuação na saúde pública, nos direitos sociais e na defesa dos trabalhadores. Um dos episódios mais conhecidos de sua administração foi a mobilização contra a demissão de 5.372 funcionários do Porto de Santos, determinada pelo governo do então presidente Fernando Collor de Mello, em 1991.

Telma morreu no Hospital Mont Serrat, onde estava internada desde quarta-feira (7), após sofrer um acidente vascular cerebral (AVC) e uma infecção urinária. A causa da morte foi falência múltipla de órgãos. Em 2025, ela já havia sofrido um AVC isquêmico, que reduziu sua participação em atividades públicas.

A Prefeitura decretou luto oficial de três dias. O corpo foi velado no Salão



Reprodução

Primeira e única mulher a governar Santos, entre 1989 e 1992, Telma teve sua trajetória marcada pela atuação na saúde pública, nos direitos sociais e na defesa dos trabalhadores

Nobre do Paço Municipal, no domingo (11). A cerimônia de cremação foi realizada no início da noite, na Memorial Necrópole Ecumênica.

Resistência portuária

Em fevereiro de 1991, em meio a uma greve por reposição salarial, o governo Collor determinou a demissão de 5.372 empregados da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), responsável pela administração do Porto de Santos. O número correspondia a mais da metade do quadro de funcionários da estatal e provocou reação de sindicatos e de diferentes setores da sociedade.

A atividade portuária tinha peso decisivo na economia santista. Além dos empregos diretos, a renda dos trabalhadores movimentava o comércio e os serviços, o que ampliou a repercussão das demissões para além da categoria.

Telma participou da articulação de uma frente contrária à decisão federal, que reuniu trabalhadores, sindicatos, comerciantes, empresários, representantes políticos e moradores. O movimento culminou em uma paralisação geral da cidade, em 28 de fevereiro de 1991, e pressionou o governo a rever as dispensas. Os empregados acabaram reintegrados.

Embora tenha exercido papel de liderança política, a então prefeita não atuou isoladamente. A reversão das demissões resultou de uma mobilização coletiva, impulsionada pelos portuários e pelas organizações sindicais, com adesão de segmentos econômicos preocupados com os efeitos da crise sobre a cidade.

Em entrevista à revista “Teoria e Debate”, em dezembro de 1991, Telma avaliou que a reação do comércio havia contribuído para transformar o conflito trabalhista em uma questão econômica e política para Santos.

A defesa dos empregos não significava, porém, rejeição a mudanças no porto. Na mesma entrevista, ela reconheceu a necessidade de modernização, com aumento da competitividade, qualificação dos trabalhadores e participação de governo, empresários e empregados na gestão. “A modernização não pode ser incompatível com a questão do respeito ao trabalhador e aos empresários médios”, declarou.

A discussão antecedeu a Lei de Modernização dos Portos, de 1993, que alterou a organização do trabalho e o modelo de exploração dos terminais brasileiros.

Trajetória política

Nascida em Santos, em 29 de setembro de 1944, Telma Sandra Augusto de Souza era professora, pedagoga e advogada. Filha do ex-vereador João Inácio de Souza, cassado após o golpe militar de 1964, participou da fundação do PT, em 1980. Foi eleita vereadora em 1982, deputada estadual em 1986 e prefeita em 1988. Na administração municipal, destacou-se pela expansão dos serviços de saúde, pelo atendimento a pessoas com HIV e Aids e pela intervenção na Casa de Saúde Anchieta, em 1989, marco da reforma psiquiátrica brasileira. Exerceu três mandatos consecutivos como deputada federal, entre 1995 e 2007. Retornou à Câmara Municipal de Santos em 2017, permanecendo até 2024.

Lula e lideranças políticas prestam homenagens à ex-prefeita

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva lamentou a morte da ex-prefeita de Santos Telma de Souza, aos 82 anos. Em publicação nas redes sociais, destacou a participação dela na fundação do PT e as políticas de saúde implantadas em sua gestão. “Telma deixou um legado que permanece vivo, na forma

de tratamento humanizado às pessoas que mais precisam”, escreveu.

A deputada federal Luiza Erundina (PSOL-SP), que governou São Paulo enquanto Telma estava à frente da Prefeitura de Santos, recordou a amizade e a trajetória política das duas. “Éramos amigas e alimentávamos o sonho

de mudar o mundo inspiradas nos princípios e valores socialistas”, declarou nas redes sociais. “Vá em paz, minha companheira, e, aqui, levaremos em frente a luta pela qual você dedicou sua vida: a construção de uma sociedade justa e solidária.”

O presidente nacional do PT, Edinho Silva, desta-

cou a atuação de Telma na defesa da democracia e dos direitos sociais. O deputado estadual Eduardo Suplicy (PT) recordou as iniciativas da ex-prefeita na saúde pública, enquanto o deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSD), também ex-prefeito de Santos, ressaltou sua atuação em favor dos portuários.

O prefeito Rogério Santos (Republicanos), que decretou luto oficial de três dias, também se manifestou. “A história da Telma de Souza está para sempre marcada na vida de Santos e no coração de todos que tiveram a felicidade de conhecê-la. Que Deus conforte o coração de seus familiares e amigos”, declarou.

TRANSPORTES | Portos

Porto Brasil Sul prevê tecnologia para reduzir emissões de navios

Projeto de R\$ 6 bilhões em São Francisco do Sul inclui sistema de fornecimento de energia elétrica às embarcações atracadas, permitindo desligar geradores a diesel 3,1 mil km

Da Redação
redacao.jornal@redebnews.com.br

O projeto do Porto Brasil Sul (PBS), previsto para São Francisco do Sul (SC), contempla a implantação de um sistema de fornecimento de energia elétrica aos navios durante a atracação. A tecnologia, conhecida como Cold Ironing, permite que as embarcações desliguem seus geradores auxiliares a diesel enquanto permanecem no terminal, reduzindo as emissões de poluentes e os ruídos associados ao funcionamento desses equipamentos.

Desenvolvido pela Worldport Desenvolvimento Portuário S.A., o empreendimento é de capital 100% privado e tem investimento estimado em R\$ 6 bilhões. Segundo as projeções da empresa, a construção deverá gerar mais de 2,5 mil empregos, enquanto a fase operacional terá aproximadamente 2 mil postos de trabalho diretos.

Localizado na Baía da Babitonga, o projeto foi concebido com base nos conceitos de Porto Verde (*Green Port*) e Economia Azul, que buscam conciliar a atividade portuária com medidas de sustentabilidade e aproveitamento dos recursos marítimos.

Entre as características de engenharia apresentadas pela Worldport estão o calado natural superior a 18 metros, a possibilidade de implantação sem necessidade de derrocagem, procedimento utilizado para

remover formações rochosas submersas, e a previsão de dragagem mínima. De acordo com a empresa, essas condições permitirão reduzir as intervenções necessárias à implantação da infraestrutura portuária.

O sistema Cold Ironing, também conhecido como fornecimento de energia em terra, utiliza conexões elétricas instaladas no cais para abastecer os navios atracados. Dessa forma, os equipamentos de bordo podem continuar funcionando sem a necessidade de manter os geradores auxiliares a diesel em operação.

A Worldport aponta que a adoção da tecnologia poderá contribuir para a redução das emissões de dióxido de enxofre, óxidos de nitrogênio, dióxido de carbono e material particulado, substâncias liberadas durante a queima de combustíveis e associadas à poluição atmosférica e às mudanças climáticas.

Como referência para o potencial de redução de emissões, a empresa cita relatórios técnicos da Agência de Recursos do Ar da Califórnia (CARB), nos Estados Unidos. Segundo os dados mencionados no projeto, o desligamento dos geradores auxiliares de um único navio porta-contêineres durante 24 horas pode representar uma redução de emissões equivalente à retirada de circulação de 10 mil a 50 mil automóveis de passeio por um dia.

A comparação apresentada pela Worldport, entretanto, é uma referência geral sobre os efeitos da tecnologia, não uma estimativa específica de redução de emissões no Porto Brasil Sul.

Outro aspecto considerado no projeto é a origem da eletricidade utilizada para abastecer as embarcações. A empresa destaca que a matriz elétrica brasileira tem participação majo-

ritária de fontes renováveis, especialmente hidrelétricas, eólicas e solares. Essa característica pode contribuir para diminuir a intensidade de carbono da energia consumida pelos navios durante a permanência no terminal.

Ruídos e atividades locais

Além das emissões atmosféricas, o projeto prevê benefícios relacionados à redução de ruídos e vibrações produzidos pelos geradores auxiliares das embarcações.

Esses equipamentos, utilizados para manter os sistemas de bordo em funcionamento durante a atracação, produzem sons de baixa frequência e vibrações que podem se propagar pelo ar e pela água.

Segundo a Worldport, a substituição da geração de energia a diesel pelo abastecimento elétrico em terra poderá reduzir esses impactos nas áreas próximas ao

empreendimento, incluindo a Praia do Sumidouro.

A empresa relaciona a adoção da tecnologia à preservação das condições ambientais necessárias à pesca artesanal, ao turismo e às atividades de lazer desenvolvidas na região da Baía da Babitonga.

A redução dos ruídos também poderá diminuir a exposição da fauna marinha ao funcionamento dos equipamentos auxiliares dos navios. Os efeitos efetivos, entretanto, dependerão das características das embarcações atendidas e das condições de operação do sistema.

A proposta integra o conjunto de medidas socioambientais previstas pela Worldport para o Porto Brasil Sul. A implantação da tecnologia, assim como os benefícios ambientais e operacionais projetados, dependerá da execução do empreendimento e da entrada em funcionamento da infraestrutura elétrica planejada.

Divulgação/Worldport



Com investimento estimado em R\$ 6 bilhões, o Porto Brasil Sul prevê gerar mais de 2,5 mil empregos na construção e outros 2 mil postos diretos na operação, segundo a Worldport

Atem inicia transbordo de petróleo em Itacoatiara durante vazante dos rios

Operações realizadas no Rio Amazonas permitem reduzir o calado dos navios e manter o transporte de combustíveis até Manaus em trechos com restrições à navegação

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

O Grupo Atem realizou, na primeira semana de outubro, as duas primeiras operações de transbordo de petróleo da vazante de 2026 em sua base fluvial de Itacoatiara (AM). As atividades consistiram na transferência de carga de navios para balsas-tanque, com o objetivo de reduzir o calado das embarcações e permitir a continuidade da navegação até Manaus durante o período de redução do nível dos rios.

A estrutura é operada pela Navemazônia, empresa de logística fluvial do grupo, e integra o planejamento para minimizar os impactos da estiagem sobre o abastecimento de combustíveis na capital amazonense e em outras localidades do estado.

As operações ocorre-

ram em uma área de fundeadoiro no Rio Amazonas, com licenças e autorizações dos órgãos competentes, segundo a empresa. O procedimento envolve a transferência de petróleo de navios para balsas, conhecida como ship-to-berth, e também permite a operação inversa, de balsas para navios, denominada berth-to-ship.

De acordo com a Atem, as atividades mobilizaram dezenas de embarcações, incluindo balsas-tanque e lanchas de apoio, além de uma estrutura operacional fluvial.

Em um dos transbordos, foi utilizada a Lumpsum, maior balsa da Navemazônia, que recebeu uma quantidade de petróleo equivalente à capacidade de 200 caminhões-tanque. A retirada de parte da carga permitiu reduzir a profundidade da parte submersa do navio, facilitando a passagem pelos trechos críticos da Costa do Tabocal e da enseada do Madeira, no percurso até Manaus.

“
NAS ESTIAGENS ANTERIORES, APRENDEMOS NA PRÁTICA QUE NÃO EXISTE UMA ÚNICA SOLUÇÃO PARA ENFRENTAR AS RESTRIÇÕES DE NAVEGABILIDADE. É PRECISO COMBINAR ANTECIPAÇÃO DE ESTOQUES E VIAGENS, DIFERENTES EMBARCAÇÕES, ROTAS E MODAIS”

GUILHERME SANTANA
vice-presidente de Distribuição e Operações do Grupo Atem

Abastecimento

Durante a vazante, a redução do nível dos rios limita a navegação de embarcações de maior porte, especialmente aquelas que transportam petróleo e derivados destinados à Refinaria da Amazônia (Ream). A unidade abastece distribuidoras de combustíveis, empresas de navegação e outros setores econômicos da região.

O transbordo em Itacoatiara permite adaptar o volume de carga transportado pelos navios às condições de profundidade dos canais, enquanto as balsas assumem parte do transporte fluvial.

Além da transferência de cargas, a estratégia da Atem inclui monitoramento dos níveis dos rios, antecipação de viagens e formação de estoques, reforço da frota e utilização de previsões produzidas pelo Laboratório de Modelagem do Sistema Climático Terrestre (Labclim), da Universidade do Estado

do Amazonas (UEA).

O planejamento incorpora a experiência das estiagens de 2023 e 2024, quando as restrições à navegabilidade exigiram adaptações nas operações de transporte e distribuição de combustíveis.

Segundo a empresa, o sistema envolve a atuação conjunta da Refinaria da Amazônia, da Ate Distribuidora, da Navemazônia, responsável pelo transporte fluvial, e da Rodomazônia, que atua no modal rodoviário.

A integração entre essas operações permite reorganizar o transporte de acordo com as condições de navegabilidade, combinando embarcações de diferentes capacidades, estoques disponíveis e rotas alternativas. O objetivo é adequar a movimentação de petróleo e derivados às limitações de cada trecho, reduzindo os impactos da vazante sobre a cadeia de abastecimento.

“Nas estiagens anteriores, aprendemos na prática que não existe uma única solução para enfrentar as restrições de navegabilidade. É preciso combinar antecipação de estoques e viagens, diferentes embarcações, rotas e modais”, afirmou Guilherme Santana, vice-presidente de Distribuição e Operações do Grupo Atem.

A companhia atua em diferentes etapas da cadeia de abastecimento, incluindo refino, distribuição de combustíveis, transporte fluvial e rodoviário e construção naval. A operação de Itacoatiara faz parte das medidas adotadas para manter o fluxo de produtos durante as limitações sazonais da navegação amazônica.



Divulgação

O transbordo em Itacoatiara permite adaptar o volume de carga transportado por navios às condições de profundidade dos canais, enquanto balsas fazem parte do transporte fluvial

TRANSPORTES | Navegação

Cosco entrega primeiro minereiro de 325 mil toneladas movido a metanol

Construído na China, navio bicomcombustível tem 339,9 metros de comprimento e autonomia de 20 mil milhas náuticas com uma carga de metanol

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

A Cosco Shipping Heavy Industry entregou na sexta-feira (9), em Xangai, na China, o Yuan Hai Si Lu, considerado pela companhia o primeiro navio minereiro de 325 mil toneladas de porte bruto equipado com propulsão bicomcombustível a metanol. A embarcação foi construída pelo estaleiro Yangzhou Cosco Shipping Heavy Industry e será operada pela Cosco Shipping Bulk, empresa do grupo dedicada ao transporte marítimo de grânéis sólidos.

O navio tem 339,9 metros de comprimento, 62 metros de boca (largura) e capacidade para transportar até 325 mil toneladas de carga. O sistema de propulsão permite utilizar metanol ou combustível marítimo convencional, oferecendo flexibilidade operacional conforme a disponibilidade dos produtos nos portos de abastecimento.

Segundo a Cosco, uma única operação de abastecimento com metanol proporciona autonomia de aproximadamente 20 mil milhas náuticas, distância suficiente para atender rotas intercontinentais de transporte de minério.

A companhia estima que a utilização integral de metanol verde, produzido a partir de fontes de baixa emissão de carbono, poderá reduzir as emissões de dióxido de carbono (CO₂) em aproximadamente 50 mil toneladas por ano. A empresa também projeta



O Yuan Hai Si Lu, entregue pela Cosco, tem capacidade para 325 mil toneladas e propulsão que utiliza metanol ou combustível convencional, com autonomia de 20 mil milhas náuticas

eliminação quase total das emissões de óxidos de enxofre e redução expressiva dos óxidos de nitrogênio.

As estimativas dependem da utilização efetiva do combustível alternativo, não representando reduções automáticas durante operações realizadas com combustíveis convencionais.

O projeto atende aos requisitos da terceira fase do Índice de Eficiência Energética de Projeto (EEDI), estabelecido pela Organização Marítima Internacional (IMO) para reduzir a intensidade de emissões dos novos navios.

Tecnologia digital

Além do sistema bicomcombustível, a entrega marcou a aplicação de uma plataforma de documentação e gerenciamento digital desenvolvida pela Cosco

Shipping Heavy Industry. A ferramenta inclui uma representação virtual tridimensional da embarcação, em escala equivalente à do navio físico.

O modelo digital reúne informações sobre equipamentos, compartimentos, tubulações, válvulas e outros componentes, permitindo consultar especificações técnicas, certificados, planos de manutenção e listas de peças de reposição.

Segundo o grupo chinês, o objetivo é substituir parte do processo tradicional de entrega de extensos conjuntos de documentos técnicos por uma base integrada de dados, acessível às equipes responsáveis pela operação e manutenção.

O sistema também permite simular procedimentos de desmontagem de componentes e consultar informações por meio de recursos de inteligência artificial.

Com autorização do armador, dados coletados durante a operação poderão ser utilizados para aperfeiçoar projetos futuros, procedimentos de fabricação e estratégias de manutenção.

A tecnologia recebeu, ao longo de 2026, certificações da China Classification Society (CCS), incluindo uma aprovação de princípio para o conceito de entrega digital e uma aprovação geral do sistema.

Construção naval

No mesmo dia da entrega do Yuan Hai Si Lu, a Cosco realizou a cerimônia de batismo de uma segunda embarcação da mesma classe, o Yuan Hai Ling Hang, no estaleiro de Yangzhou, na província chinesa de Jiangsu.

De acordo com a companhia, o período de acabamento e instalação de

equipamentos do segundo navio foi reduzido em aproximadamente um mês em comparação com o primeiro, indicando avanço na padronização do processo construtivo.

A nova classe de minereiros foi desenvolvida para o transporte de grandes volumes de minério de ferro e outros grânéis sólidos em rotas de longa distância. Conforme informações da Cosco, o projeto também permite transportar bauxita, produto de menor densidade, aproveitando a capacidade volumétrica dos porões.

A incorporação dessas embarcações faz parte da estratégia da companhia de renovar sua frota de transporte de grânéis com navios de maior capacidade, sistemas digitais de operação e alternativas aos combustíveis marítimos convencionais.

Divulgação

INFRAESTRUTURA

Rodovias e logística terão R\$ 5,9 bi no orçamento 2027 em SP

Proposta encaminhada à Alesp prevê R\$ 1,9 bilhão para melhorias nas estradas e R\$ 518 milhões para hidrovias e travessias

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenenews.com.br

O Governo de São Paulo prevê um pacote de investimentos de R\$ 5,9 bilhões para rodovias e o setor logístico em 2027. Os recursos fazem parte do projeto de Lei Orçamentária Anual (LOA) encaminhado à Assembleia Legislativa de São Paulo (Alesp) na última semana, que estima receitas e despesas totais de R\$ 411,2 bilhões para o próximo ano.

A proposta orçamentária contempla obras de

duplicação e melhorias nas rodovias paulistas, continuidade do Rodoanel Norte e da Nova Tamoios, recuperação de estradas vicinais e investimentos no transporte aquaviário, com recursos destinados às travessias litorâneas e à Hidrovia Tietê-Paraná.

Do total previsto para rodovias e logística, R\$ 1,9 bilhão será direcionado para obras de duplicação e melhorias nas estradas estaduais. Outros R\$ 1,6 bilhão estão reservados para o prosseguimento das obras do trecho Norte do Rodoanel Mário Covas.

A proposta destina ainda R\$ 1,2 bilhão à continuidade das obras dos contornos e melhorias da Nova Tamoios, corredor rodoviário que faz a ligação com o Litoral Norte paulista. Para

a recuperação de estradas vicinais, estão previstos outros R\$ 719 milhões.

A proposta de orçamento para 2027 é 7,56% superior à LOA de 2026, de R\$ 382,3 bilhões. O projeto ainda será analisado e votado pelos deputados estaduais e, portanto, os valores poderão sofrer alterações durante a tramitação na Alesp.

No transporte hidroviário de cargas, a proposta reserva R\$ 194 milhões para o prosseguimento dos investimentos na Hidrovia Tietê-Paraná, que integra o programa estadual de melhorias da infraestrutura de transportes. Entre as metas e prioridades estabelecidas pelo Estado para 2027 está o produto “Hidrovia Tietê-Paraná ampliada e melhorada”, que contempla a ação

de implantação de melhorias no sistema hidroviário.

Os investimentos no modal fazem parte da estratégia de manutenção e modernização da infraestrutura utilizada para o transporte de cargas e integrada aos demais corredores logísticos paulistas. Os R\$ 194 milhões previstos na proposta para o próximo ano integram os R\$ 5,9 bilhões destinados pelo Governo paulista ao conjunto de investimentos em rodovias e logística.

Travessias litorâneas

Outro eixo do orçamento destinado ao transporte aquaviário são as travessias litorâneas. A proposta encaminhada à Alesp reserva R\$ 324 milhões para aportes no sistema em 2027.

O sistema de travessias faz parte do programa estadual de infraestrutura de transportes e atende ao deslocamento de passageiros e veículos em diferentes regiões do litoral paulista.

O planejamento estadual também contempla a parceria público-privada (PPP) do sistema. Entre os indicadores estabelecidos estão o percentual de execução do projeto da PPP e o índice de qualidade e desempenho dos serviços de operação, manutenção e transporte aquaviário de veículos e passageiros.

Considerando os dois segmentos, o transporte aquaviário terá R\$ 518 milhões previstos no orçamento estadual de 2027. Desse montante, aproximadamente 62,5% serão destinados às travessias litorâneas, enquanto os outros 37,5% ficarão reservados à Hidrovia Tietê-Paraná. Os recursos contemplam, portanto, tanto o transporte de passageiros e veículos quanto a infraestrutura utilizada para a movimentação hidroviária de cargas.

O projeto de orçamento de 2027 enviado pelo Executivo paulista é o maior já apresentado pelo Estado. Além do montante para rodovias e logística, a área de transportes terá mais de R\$ 14 bilhões direcionados ao sistema sobre trilhos, com destaque para linhas de metrô, Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) da Baixada Santista, e o Trem Intercidades (TIC) Campinas.

A proposta será analisada pelos deputados estaduais e poderá receber emendas durante a tramitação na Assembleia Legislativa antes da votação e posterior sanção da LOA de 2027.



Rodovias paulistas terão R\$ 1,9 bilhão para duplicações e melhorias, segundo proposta orçamentária enviada pelo Governo de São Paulo à Assembleia Legislativa estadual

LOGÍSTICA

Ponta Grossa articula porto seco com contornos e expansão de aeroporto

CDEPG defende planejamento integrado de quatro projetos de infraestrutura e apresenta à ANTT propostas para a nova concessão da Malha Sul

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

O Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social de Ponta Grossa (CDEPG) defende que a implantação de um Porto Seco no município seja planejada em conjunto com outras obras estruturantes, como os contornos ferroviário e rodoviário e a ampliação do Aeroporto Sant’Ana. A proposta é integrar os projetos para ampliar a capacidade logística da cidade, melhorar a mobilidade urbana e acompanhar o crescimento econômico e populacional da região.

As iniciativas foram apresentadas pela presi-

dente do CDEPG, Priscilla Garbelini Jaronski. Segundo ela, os quatro projetos são interdependentes e precisam ser tratados dentro de uma estratégia comum de desenvolvimento.

“Aeroporto, rodovia, ferrovia e Porto Seco são as quatro demandas que estão interligadas para desenvolver a infraestrutura de Ponta Grossa”, afirmou.

O Porto Seco é uma proposta do setor empresarial para a implantação de um terminal terrestre destinado a apoiar operações de importação e exportação. A estrutura poderá concentrar serviços de armazenagem, movimentação de cargas e procedimentos aduaneiros, aproveitando a posição estratégica de Ponta Grossa e sua conexão com diferentes modais de transporte.

A iniciativa busca fortalecer o escoamento da

produção regional e ampliar a capacidade de atendimento às operações logísticas. Para o Conselho, porém, o desenvolvimento dessa estrutura precisa estar alinhado aos investimentos ferroviários, rodoviários e aeroportuários, de modo a evitar gargalos futuros.

O CDEPG também encaminhou contribuições à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) sobre a nova concessão da Malha Sul, solicitando atenção à infraestrutura ferroviária e aos investimentos necessários para o desenvolvimento do município.

Uma das prioridades é a implantação de um contorno ferroviário para retirar o fluxo de trens da área urbana. A medida busca reduzir conflitos entre a operação ferroviária e o trânsito local, além de permitir que a cidade se expanda sem as

limitações impostas pela infraestrutura existente.

“Nós temos o plano do Contorno Ferroviário, que inclui a resolução de conflitos das ferrovias com a área urbana e a interferência da extensão da pista do Aeroporto Sant’Ana”, afirmou Priscilla.

Como alternativa, o Conselho também aponta a possibilidade de construir transposições em níveis diferentes nos cruzamentos entre ferrovias e vias urbanas, com o objetivo de melhorar a segurança e a circulação de veículos e pedestres.

Ponta Grossa é um importante entroncamento rodoferroviário e concentra atividades industriais e de escoamento da produção agrícola. A estrutura ferroviária, entretanto, também impõe desafios à mobilidade e ao planejamento urba-

no. “Precisamos pensar em construir uma estratégia para a cidade, para que a cidade não tenha sua expansão estrangulada”, disse a presidente do CDEPG.

Integração

A expansão do Aeroporto Sant’Ana também está ligada ao planejamento ferroviário. Segundo Priscilla, o recuo de um trecho da linha férrea permitiria ampliar a pista do aeroporto e viabilizar o recebimento de aeronaves maiores.

“É necessário pensar na expansão da pista, porque senão, vamos ter um terminal de passageiros sem passageiros”, afirmou, ao defender que a ampliação da infraestrutura aeroportuária seja acompanhada de condições para a retomada e o desenvolvimento das operações aéreas.

As propostas do Conselho consideram projeções de crescimento populacional, expansão residencial, geração de empregos, aumento da circulação de veículos e ampliação da produção que precisará ser transportada. Para fundamentar as contribuições à ANTT, o CDEPG utilizou dados do Masterplan de Ponta Grossa, que reúne perspectivas de desenvolvimento do município até 2043.

A avaliação do Conselho é que os investimentos em infraestrutura precisam antecipar as necessidades futuras, em vez de responder apenas aos gargalos já existentes.

“A grande bandeira do Conselho é justamente pensar em desenvolvimento organizado e planejado”, concluiu Priscilla.



Divulgação

O Aeroporto Sant’Ana poderá ter sua pista ampliada com o recuo de um trecho ferroviário, segundo o CDEPG, que defende integrar a obra a outros projetos logísticos no município

Acordo impulsiona eletrificação renovável na América Latina

Parceria entre GRA e OLACDE prevê cooperação em infraestrutura energética, regulação e investimentos, ampliando perspectivas para as cadeias de minerais críticos

Divulgação/GRA

Agência Minera Brasi
Estadão Conteúdo

A expansão da eletrificação renovável na América Latina e no Caribe deverá ampliar a necessidade de investimentos em infraestrutura energética, redes de transmissão, armazenamento e tecnologias que dependem de minerais críticos, como cobre, lítio, níquel e terras raras. Durante a 11ª Semana de Energia da Organização Latino-Americana e Caribenha de Energia (OLACDE), realizada de 6 a 9 de outubro, em Santo Domingo, na República Dominicana, a Global Renewables Alliance (GRA) e a OLACDE assinaram um memorando de entendimento para acelerar a eletrificação renovável e fortalecer a cooperação regional. O acordo prevê compartilhamento de conhecimento, eventos e participação de especialistas em iniciativas conjuntas. A parceria contempla políticas públicas, regulação, expansão das redes elétricas, armazenamento de energia e mobilização de investimentos. A expansão das fontes renováveis aumenta a importância das matérias-primas minerais. Países como Brasil, Chile, Argentina e Peru podem ampliar sua participação nas cadeias globais de fornecimento desses materiais.

A Semana de Energia reúne autoridades dos 27 países-membros da OLACDE, mais de 200 painelistas e aproximadamente 3 mil participantes. Durante a conferência, a GRA defendeu que a eletrificação



Bruce Douglas, CEO da Global Renewables Alliance, e Andrés Rebolledo, secretário-executivo da Organização Latino-Americana e Caribenha de Energia

ocupe posição central nas propostas que a América Latina e o Caribe apresentarão à 31ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP31), prevista para novembro. “Para expandir a eletrificação, precisamos aumentar a geração renovável, expandir as redes elétricas e o armazenamento de energia, promover a eficiência e garantir regras estáveis. Governos e empresas precisam coordenar o planejamento, o licenciamento e o financiamento para transformar projetos em realidade”, afirmou Bruce Douglas, CEO da GRA. Apesar da elevada participação de fontes renováveis na matriz elétrica regional, a substituição dos combustíveis fósseis em transportes e na indústria ainda representa um desafio. Segundo Andrés Rebolledo, secretário-executivo da OLACDE, aproximada-

mente 70% da eletricidade produzida na região vem de fontes renováveis. “A América Latina e o Caribe são a região mais verde do mundo. Setenta por cento da nossa eletricidade vem de fontes renováveis. A energia solar e a eólica, em particular, cresceram enormemente e atualmente respondem por 20%, enquanto a hidrelétrica responde por 43% e faz parte da nossa história há muito tempo”, destacou. No Caribe, porém, os combustíveis fósseis representam cerca de 97% da energia primária, em grande parte importada. A expansão das renováveis pode reduzir as emissões e a exposição dos países às oscilações internacionais dos preços dos combustíveis. **Integração e investimentos** Para Joel Santos, ministro

de Energia e Minas da República Dominicana, a integração regional será determinante para transformar o potencial energético em desenvolvimento econômico. “A América Latina e o Caribe têm recursos extraordinários para se tornarem atores-chave no novo cenário energético global. No entanto, nenhum país pode enfrentar sozinho os desafios que temos pela frente”, afirmou. **Minerais críticos** A ampliação da eletrificação renovável também reforça a conexão entre energia e mineração. Redes elétricas, parques eólicos, usinas solares, baterias e equipamentos de eletrificação exigem matérias-primas minerais. O cobre é utilizado em cabos, motores e sistemas elétricos; o lítio e o níquel,

em determinadas baterias; e elementos de terras raras, em ímãs presentes em parte dos aerogeradores e motores elétricos. Para os produtores, há oportunidades em pesquisa mineral, novos projetos e processamento. O Brasil reúne condições de participar desse movimento pela disponibilidade de recursos minerais e pela elevada participação de fontes renováveis em sua matriz elétrica. O avanço também impõe desafios à mineração, como ampliar a oferta de matérias-primas, garantir previsibilidade aos investimentos e desenvolver projetos alinhados às exigências ambientais e sociais. Embora o acordo entre GRA e OLACDE se concentre na cooperação energética, suas prioridades evidenciam a importância das cadeias de suprimento para a expansão das tecnologias renováveis.

ENERGIA | Opinião



WALDECK ORNÉLAS

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

▶ PLANEJAMENTO

O Nordeste e a sobra de energia

Parceria cômica, se não fosse trágica. No momento em que o mundo todo se mobiliza pela chamada transição energética e busca, freneticamente e com muitas limitações, construir matrizes energéticas limpas, aqui, no Brasil, a região Nordeste – a mais pobre e menos desenvolvida do País – enfrenta um grave problema: a sobra de energia limpa!

Refiro-me, especificamente, à elevada produção de energias renováveis, tanto eólica quanto solar, uma deformação com que, à luz da política energética nacional, a região Nordeste passou a conviver. Como se fosse uma enfermidade indesejável, busca-se, no menor prazo possível, construir linhões de transmissão, para afastar esse vírus da região.

A situação é tal que, ainda recentemente, forçados pelas circunstâncias, nada menos que 507 projetos de geração tiveram pedido de revogação de suas outorgas – vale dizer, desistência – junto à Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). Para se ter uma ideia da gravidade que isto representa, a potência instalada pelo somatório desses projetos representava algo como 22 gigawatts, equivalente a quase uma vez e meia à de Itaipu, uma das maiores hidrelétricas do mundo!

Foram revogadas outorgas de 158 projetos na Bahia, 129 no Piauí, 91 no Rio Grande do Norte, 67 no Ceará, 28 na Paraíba, 22 em Pernambuco, oito em Sergipe e quatro no Maranhão.

De fato, é impossível conviver com a insegurança jurídica e econômica que colocaram sobre os projetos de geração de energia limpa no Nordeste, representada, entre outros fatores, pelo curtailment, palavra inglesa adotada para determinar o corte na produção de geração das eólicas enquanto se recorre à bem mais cara geração térmica. Afeta-se a equação econômico-financeira dos projetos e a conta, como sempre, fica nas costas do consumidor.

Por causa do tal curtailment, no ano passado, o Brasil desperdiçou cerca de 20% da energia que poderia ter sido gerada pelas renováveis, devido à imposição dos cortes de geração, um volume equivalente à capacidade da usina de Belo Monte! A Bahia e o Rio Grande do Norte, maiores produtores, são os estados mais prejudicados.

Asfixia-se o Nordeste e deslocam-se os projetos e novos pedidos para o Sul e o Sudeste, à espera da conclusão dos tais linhões de transmissão. Um duplo crime: contra a economia nacional e contra a economia popular.

A propósito, não deveria ser esta questão uma pauta das organizações ambientalistas que atuam no país?

Não se busca enxergar, nesse dito excesso de produção de energia, a oportunidade que a natureza concedeu – ela que é tão madrastra com o Nordeste, pela recorrência quase contínua das secas que castigam

a população do Semiárido. Boa parte migrou, é certo, para o antigo “Sul Maravilha”, mas existe um expressivo contingente populacional que permaneceu, resistindo, na medida em que vem sendo beneficiada por políticas mitigadoras de suas graves consequências econômicas e sociais.

Desdenha-se da crise social nordestina – de que é reflexo a dependência do bolsa-família – para descartar a oportunidade que nos foi dada, não por políticas públicas, mas pela própria natureza. Medidas mitigadoras, contudo, não resolvem estruturalmente o problema. É preciso que haja políticas claras e objetivas e que sejam capazes de colocar o Nordeste em um outro patamar de desenvolvimento.

Impõe-se pensar seriamente em como a população nordestina poderia ser beneficiada com o consumo local dessa energia, para gerar trabalho e renda na sofrida região. Este é um assunto que requer planejamento, exige transversalidade e não pode ficar circunscrito apenas à área de energia do governo federal. Este tema é indispensável no âmbito das políticas industrial e regional.

São várias as alternativas que se oferecem para alavancar o desenvolvimento do Nordeste. Um dos caminhos recentemente mais badalados são os data centers, mas este não é o único. Há também o hidrogênio verde. E os sistemas de armazenamento de energia em baterias (BESS) – esses indispensáveis em face do potencial de geração e do atual excesso de oferta de energia na região.

Acresça-se a instalação de indústrias em geral, especialmente eletrointensivas, assim como a oportunidade criada pela descarbonização e, no conjunto, a ampla repercussão que tais iniciativas devam ter sobre a estrutura produtiva regional, suas cadeias de suprimentos e negócios, suas estruturas logísticas, na formação e qualificação de recursos humanos, na inovação e na tecnologia.

Ainda recentemente, o geólogo britânico Bob Davis, diretor técnico da Brazil Iron, empresa com mina em Piatã, na Chapada Diamantina, chamou a atenção para a oportunidade brasileira em relação à descarbonização industrial, face à disponibilidade em larga escala de energia limpa, ele próprio trabalhando para produzir “ferro verde”, ou seja, produzir ferro e aço com baixa emissão de carbono, utilizando energia limpa para o processo siderúrgico. Com isto, ficam para trás os altos-fornos movidos a carvão.

Ou seja, os de fora chegam e enxergam as oportunidades, mas aqui, há os que insistem em trabalhar contra. Numa política de avestruz, dão as costas até para as vantagens naturais de que o Nordeste dispõe.

O que não pode é, por falta de decisões adequadas e corretas, o Nordeste perder esta janela de oportunidade.

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

ASFIXIA-SE O NORDESTE E DESLOCAM-SE OS PROJETOS E NOVOS PEDIDOS PARA O SUL E O SUDESTE, À ESPERA DA CONCLUSÃO DOS TAIS LINHÕES DE TRANSMISSÃO. UM DUPLO CRIME: CONTRA A ECONOMIA NACIONAL E CONTRA A ECONOMIA POPULAR



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

► GESTÃO

BE Executive Academy: Conhecimento que transforma futuros

Iniciativa do Grupo Brasil Export conecta educação executiva, experiência profissional e capacidade de decisão para fortalecer a infraestrutura brasileira.

((A coragem é a primeira das qualidades humanas porque garante todas as outras.”
Winston Churchill (1874-1965; militar, escritor e primeiro-ministro do Reino Unido de 1940 a 1945 e de 1951 a 1955)

Era o seu primeiro dia de trabalho. O horário combinado era 5h30. Às 5h15, comandante Fábio já estava diante do portão da Praticagem. Esse episódio, contado em “Fábio Mello Fontes, uma lenda dos mares”, revela a disciplina de quem construiu sua trajetória com preparação, responsabilidade e paixão pelo ofício. Aos 87 anos, o comandante continua em atividade.

Lançada durante o Fórum Nacional Brasil Export, realizado de 6 a 8 de outubro, em Brasília, a biografia reúne lembranças de familiares, amigos e colegas. Sua história oferece uma referência para o setor: domínio técnico, experiência aplicada e relações de confiança construídas ao longo do tempo.

Esses valores também orientam a BE Executive Academy, lançada oficialmente em 6 de outubro, durante o mesmo Fórum. A trajetória do comandante e o nascimento da Academia se encontram em uma convicção: a qualidade da infraestrutura depende, antes de tudo, do preparo das pessoas responsáveis por fazê-la funcionar.

Na praticagem, conhecer o canal, os ventos e as marés é fundamental para realizar uma manobra segura. Na formação executiva, compreender fundamentos técnicos, regulatórios e empresariais permite tomar decisões capazes de produzir os resultados esperados. Em ambos os casos, saber e coragem caminham juntos: é preciso preparo para assumir responsabilidades e agir, mesmo diante da incerteza.

Criada pelo Grupo Brasil Export, a BE Executive Academy representa mais uma iniciativa voltada à difusão do conhecimento, à qualificação profissional e ao estímulo à inovação e aos negócios. Sua atuação contempla as necessidades da infraestrutura de transportes, energia e mineração, setores nos quais as escolhas de hoje determinam consequências por muitos anos.

Três pilares sustentam a proposta: conteúdo de alto nível apresentado de forma acessível; aplicação imediata na realidade profissional; e networking qualificado entre docentes e participantes. Mais do que transmitir conteúdos, a formação desenvolverá a capacidade de analisar problemas, avaliar alternativas e tomar decisões que produzam os resultados que cada organização espera e precisa alcançar.

A história de Fábio traduz esses princípios. O domínio técnico exige estudo e atualização permanente. A experiência desenvolve a capacidade de agir com segurança. A convivência com outros profissionais amplia perspectivas e fortalece vínculos de confiança. Ao integrar essas dimensões, a Academia aproxima a educação executiva dos desafios enfrentados por quem lidera.

Nosso corpo docente reúne profissionais que exercem funções de elevada responsabilidade nos setores público e privado.

Essa característica permite conectar fundamentos teóricos aos desafios concretos de empresas, órgãos reguladores e instituições, proporcionando aos participantes acesso a diferentes perspectivas e à vivência de quem responde pelas consequências de suas decisões.

O Curso Executivo em Regulatório está pronto para lançamento. O Módulo Nacional será complementado por um Módulo Internacional em Washington, desenvolvido em parceria com entidades internacionais de fomento a projetos e investimentos. O programa aprofundará a compreensão dos fatores que influenciam a viabilidade e a execução de empreendimentos de infraestrutura.

Na sequência, serão abertas as inscrições para o Curso Executivo em ESG, desenvolvido pela BE Executive Academy em parceria com o Conselho ESG do Grupo Brasil Export. O programa contará com docentes reconhecidos em suas áreas de atuação e incluirá um Módulo Internacional na Espanha, realizado também em parceria com a Fundação Valenciaport.

Para o início de 2027, está previsto o lançamento do MBA em Direito da Infraestrutura, desenvolvido em parceria com a Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura e a UNINOVE. A iniciativa reunirá formação acadêmica e experiência setorial para fortalecer a atuação de profissionais em uma área estratégica para o desenvolvimento do País.

A concretização desse projeto resulta de um esforço coletivo que merece reconhecimento. Às equipes que planejaram, organizaram, comunicaram e tornaram possível o lançamento — e que permanecem comprometidas com os próximos passos — o agradecimento pelo trabalho realizado.

Aos docentes que integrarão a Academia, o reconhecimento pela disposição de compartilhar sua trajetória e contribuir para a formação de novas lideranças.

Aos profissionais de infraestrutura, fica o convite para participar dessa construção. A oportunidade de aprender com quem conhece os desafios do setor, transformar aprendizado em ação e estabelecer conexões relevantes fortalece tanto as organizações quanto a infraestrutura brasileira.

O comandante Fábio permanece a bordo, acompanhando as transformações de seu tempo sem abandonar os princípios que orientaram sua trajetória. A BE Executive Academy inicia sua história com esse mesmo compromisso: formar pessoas capazes de transformar conhecimento em decisões, decisões em resultados e resultados em desenvolvimento.

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



Profissionais interessados em atuar nos setores de logística, operações portuárias, transporte e movimentação de cargas têm 10 oportunidades de emprego disponíveis em diferentes regiões do país. As vagas estão distribuídas entre as regiões Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sudeste e Sul, com postos em seis estados e no Distrito Federal.

REGIÃO NORTE

► *Ensino Médio completo*

GUARDA PORTUÁRIO

Empresa: Não informado
Cidade: Manaus - AM
Atividades: O profissional será responsável por zelar pela segurança do patrimônio, colaboradores, hóspedes e visitantes, além de realizar o controle de acesso de pessoas, cargas e materiais. Também deverá atuar na prevenção de perdas, furtos, danos e outras anormalidades, atender e orientar o público com cordialidade e respeito, preencher registros e comunicar eventuais ocorrências.
Requisitos: É necessário ter ensino médio completo, curso de formação de vigilante e reciclagem em dia, além de disponibilidade para trabalhar em regime de escala. Experiência na área será considerada um diferencial.
Link de inscrição:
<https://bit.ly/4AXXksy>

CONFERENTE DE CARGA E DESCARGA

Empresa: Manaós Transporte
Cidade: Marabá - PA
Requisitos: Experiência comprovada em atividades de carga, descarga e movimentação de mercadorias, além de boa comunicação e disposição para garantir a satisfação dos clientes.
Atividades: Realizar o carregamento de mercadorias, movimentando caixas, paletes

REGIÃO NORDESTE

► *Ensino não informado*

SUPERVISOR DE OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

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

► *Ensino Médio completo*

SUPERVISOR DE PRODUÇÃO

Empresa: Bahia BPO
Cidade: Salvador - BA
Requisitos: Ensino superior completo em Logística ou áreas correlatas, conhecimentos intermediários em Pacote Office e experiência com produção em indústria têxtil.
Link de inscrição:
<https://sl1nk.com/acRt6Bm>

REGIÃO CENTRO-OESTE

► *Ensino não informado*

GERENTE DE LOGÍSTICA

Empresa: Transportes e Logística Ocean Transports Ltda
Cidade: Cuiabá -MT
Requisitos: Experiência na área de logística, responsabilidade e boa comunicação.
Atividades: Liderar e otimizar processos logísticos, buscando garantir a eficiência

operacional e a satisfação dos clientes.

Link de inscrição:
<https://l1nq.com/XvFsBC9>
► *Ensino Superior completo*

ANALISTA DE LOGÍSTICA

Empresa: Fertz Fertilizantes
Cidade: Goiânia - GO
Atividades: O profissional será responsável pelo planejamento estratégico e operacional da logística, pelo controle detalhado dos fretes pagos em comparação aos fretes realizados e pelo gerenciamento e lançamento dos pagamentos de CT-es aos transportadores. Também deverá acompanhar o planejamento de armazenagem de terceiros, além de atuar no acompanhamento portuário e nas descargas de navios.
Requisitos: É necessário ter graduação completa em Logística ou áreas relacionadas e experiência comprovada com planejamento e controle logístico. É desejável conhecimento em Power BI, sistema ERP Protheus e pacote Office.
Link de inscrição:
<https://bit.ly/4rEKDP7>

REGIÃO SUDESTE

► *Ensino Fundamental completo*

AJUDANTE DE ARMAZÉM

Empresa: Não informado
Cidade: Vitória - ES
Atividades: O ajudante de armazém será responsável pela movimentação manual dos produtos dentro do armazém, seguindo os padrões de manuseio para garantir a conservação da qualidade dos produtos e a segurança própria e de terceiros. No turno matutino, as atividades incluem o recebimento de mercadorias, o abastecimento do armazém, a preparação de cargas para expedição no turno seguinte, a limpeza e organização do espaço

após o recebimento e a reembalagem dos produtos conforme a demanda.No turno vespertino, o profissional dará continuidade às atividades do turno anterior, realizará a expedição de cargas para entregas no fim do dia, a reorganização de vasilhames e o apoio à equipe de logística, além de reforçar as práticas de segurança e controle de qualidade e auxiliar na manutenção da organização do armazém.
Link de inscrição:
<https://l1nq.com/dsOwiPz>

► *Ensino Médio completo*

INSPETOR

Empresa: Cargo Safety
Cidade: Santos - SP
Atividades: O profissional irá atuar na área portuária, a bordo e no costado de navios, em terminais portuários, plantas de fornecedores e fabricantes de importadores e exportadores. As atividades serão voltadas à vistoria e à análise técnica de cargas que serão movimentadas. O trabalho poderá ocorrer durante atividades laborais, inclusive aos sábados, domingos e feriados, quando necessário.
Requisitos: É necessário ter ensino médio completo e residir na Baixada Santista. Também é preciso ter disponibilidade de horário para viagens. Carteira Nacional de Habilitação (CNH) categoria B e conhecimento em inglês serão considerados diferenciais.
Link de inscrição:
<https://bit.ly/4dindsR>

REGIÃO SUL

► *Ensino Superior completo*

CONTROLADOR DE LOGÍSTICA

Empresa: Grupo Arena
Cidade: Ponta Grossa - PR

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

► *Ensino não informado*

SUPERVISOR OPERACIONAL

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

Pix ultrapassa a marca de 1 bilhão de chaves cadastradas

Segundo o Banco Central, o sistema reúne cerca de 170 milhões de clientes entre pessoas físicas e jurídicas. Isso representa uma média próxima de seis chaves por usuário

Estadão Conteúdo

O número de chaves Pix cadastradas no Brasil ultrapassou a marca de 1 bilhão em setembro, segundo dados do Banco Central (BC). Ao todo, o sistema contabilizava 1,008 bilhão de registros no dia 30, ante 998 milhões em agosto. O total representa um crescimento de aproximadamente 80 milhões de chaves desde o fim de 2025, quando havia 920 milhões.

O número de chaves, porém, não corresponde à quantidade de usuários do sistema. Como uma mesma pessoa pode cadastrar mais de uma chave, o Pix reúne cerca de 170 milhões de clientes, entre pessoas físicas e jurídicas. Isso significa uma média

próxima de seis chaves por cliente, considerando os números aproximados.

Do total de registros, 956,7 milhões estavam vinculados a pessoas físicas e 51,2 milhões a empresas, conforme os dados do BC.

Mais da metade dos cadastros corresponde a chaves aleatórias, que permitem receber transferências sem precisar compartilhar informações pessoais, como Cadastro de Pessoas Físicas (CPF), telefone ou e-mail.

A distribuição por tipo de chave conta com: Aleatórias: 526,8 milhões (52,3%); Celulares: 166,3 milhões (16,5%); CPF: 153,9 milhões (15,4%); E-mails: 144,6 milhões (14,3%).

Como funcionam

As chaves Pix são identificadores associados a uma conta bancária ou de pagamento e facilitam o envio e o recebimento de dinheiro. O usuário pode cadastrar CPF, Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ), número de celular, endere-



Do total de registros até setembro, 956,7 milhões estavam vinculados a pessoas físicas e 51,2 milhões a empresas, conforme os dados do BC

ço de e-mail ou uma chave aleatória gerada pela instituição financeira.

Pessoas físicas podem cadastrar até cinco chaves por conta, empresas podem registrar até 20. Cada chave só pode estar vinculada a uma conta por vez.

O cadastro e o gerenciamento são feitos pelo aplicativo ou internet banking da instituição financeira. A chave Pix, en-

tretanto, não é obrigatória, também é possível realizar transferências utilizando os dados bancários do destinatário, além de recursos como Código QR.

Volume de transações

O avanço no número de chaves acompanha a utilização do Pix para transferências e pagamentos cotidianos. Em setembro,

foram processadas 7,1 bilhões de transações pelo Sistema de Pagamentos Instantâneos (SPI), do Banco Central, movimentando aproximadamente R\$ 3,2 trilhões.

O SPI processa e liquida transferências entre diferentes instituições financeiras em tempo real. Operações realizadas entre clientes de uma mesma instituição podem ser liquidadas internamente, sem passar pelo sistema do BC.

Segurança dos cadastros

A chave aleatória permite receber valores sem divulgar diretamente dados pessoais. Ainda assim, os usuários devem conferir a identidade do destinatário antes de confirmar uma transferência.

Em novembro de 2025, o Banco Central informou que estudava mecanismos para permitir o bloqueio da criação de novas chaves não autorizadas, como medida adicional de prevenção a fraudes.

Bets ainda devolverão R\$ 159 milhões

Até agora, casas de apostas devolveram mais de R\$ 1 bilhão a apostadores. Prazo vai até quarta

Agência Brasil

Mais de R\$ 1 bilhão em saldos de apostadores de bets foram devolvidos aos usuários dessas plataformas. Com isso, o saldo atual, que ainda precisa ser transferido após a proibição das apostas online,

caiu de R\$ 1,2 bilhão para R\$ 159 milhões, segundo dados enviados pelas empresas ao governo federal. Os recursos deverão ser devolvidos pelos bancos até 14 de outubro.

Os R\$ 159 milhões restantes pertencem a apostadores que não retiraram os valores até o fim do prazo para saque voluntário, encerrado em 5 de outubro. Os dados abrangem 22,5 milhões de apostadores, distribuídos em 70,5 milhões de contas.

Os bancos têm até 14

de outubro para devolver os recursos. O valor total ainda a ser restituído é de R\$ 159 milhões e oito empresas ainda não enviaram aos bancos as informações necessárias para a devolução dos valores.

Por isso, a Advocacia-Geral da União (AGU) vai à Justiça para obrigá-las a fornecer os dados. Se houver impedimento para a devolução pelos bancos, os recursos serão transferidos para a Caixa Econômica Federal, que ficará responsável pelo pa-

gamento aos apostadores.

A maior parte dos saldos remanescentes é de pequeno valor. Segundo as empresas, 90% das contas têm menos de R\$ 1 a receber e 97% possuem saldo inferior a R\$ 10, o que reforça a tese dos defensores do fim das bets de que o usuário em geral perde dinheiro.

Bloqueios e remoções

Entre 25 de setembro e 9 de outubro, o governo encaminhou para bloqueio

16.627 sites ilegais de apostas.

Também foi solicitada a remoção de 3.691 páginas, perfis, canais, grupos e servidores em plataformas digitais. Só no Telegram foram identificados 1.027 grupos com cerca de 18,5 milhões de membros. No TikTok, 115 perfis somavam aproximadamente 459 mil seguidores.

No total, os conteúdos ligados a apostas ilegais alcançavam 18,9 milhões de usuários, membros e seguidores.

JUSTIÇA

Itália marca nova audiência de extradição de Carla Zambelli

Justiça vai analisar dia 27 de outubro o segundo pedido solicitado pelo governo brasileiro, desta vez relativo à condenação da ex-deputada por perseguir, à mão armada, um homem

Divulgação / Câmara dos Deputados

Estadão Conteúdo

A Justiça da Itália marcou para o dia 27 de outubro uma audiência para julgar novo pedido feito pelo governo brasileiro para extraditar a ex-deputada federal Carla Zambelli. A data foi confirmada ao Estadão pelo advogado Eduardo Maurício, que integra a equipe de defesa da brasileira.

A audiência analisará o segundo pedido de extradição solicitado pelo governo brasileiro, desta vez relativo à condenação da ex-parlamentar a cinco anos e três meses de prisão por perseguir, à mão armada, o jornalista Luan Araújo nas ruas de São Paulo durante o segundo turno da eleição de 2022.

O pedido foi negado em



A defesa de Carla Zambelli espera que o pedido de extradição seja negado e cita, em nota, “falta de garantias processuais”

julho deste ano pela Corte de Cassação, instância máxima do país europeu. A decisão, contudo, não foi definitiva, pois o tribunal determinou que a Corte de Apelação de Roma realizas-

se um novo julgamento.

A defesa da ex-parlamentar espera que o pedido de extradição seja negado e cita, em nota, “falta de garantias processuais”. O relator dessa condenação

no Supremo Tribunal Federal (STF) foi o ministro Gilmar Mendes.

O primeiro pedido para que Zambelli cumprisse pena no Brasil foi negado pela Corte de Cassação em maio. Aquela solicitação do governo do Brasil era relativa à condenação da ex-deputada pela invasão dos sistemas do Conselho Nacional de Justiça (CNJ).

A Justiça italiana considerou que o ministro do STF Alexandre de Moraes foi parcial ao atuar como julgador e “pessoa afetada pelo crime imputado” à ex-parlamentar no processo.

O advogado Eduardo Maurício afirmou ainda que está preparando dois pedidos de revisões criminais e de exclusão de Zambelli da lista da Interpol. “As duas condenações no Brasil são abusivas e ilegais baseadas em perseguição política e parcialidade do julgador, o ministro do STF Alexandre de Moraes e o ministro do STF Gilmar Mendes”, disse o advogado de Zambelli.

Em liberdade

A ex-deputada ficou cerca de um ano presa na Itália e foi solta após a decisão sobre o primeiro pedido de extradição. Ela aguarda em liberdade o julgamento sobre o segundo caso.

Carla Zambelli foi condenada em dois processos diferentes julgados pelo Supremo Tribunal Federal (STF).

Um pela invasão aos sistemas do CNJ, no qual ela foi condenada a 10 anos de prisão por envolvimento no ataque hacker e inserção de documentos falsos, incluindo um mandado de prisão forjado contra o ministro Alexandre de Moraes.

O outro diz respeito à condenação a 5 anos e 3 meses de prisão por porte ilegal de arma de fogo e constrangimento ilegal, referente ao episódio de outubro de 2022, em que perseguiu um homem armado pelas ruas da capital paulista na véspera do segundo turno das eleições.

Fachin manda investigar ameaças a Dino

Ministro do STF postou na semana passada que vem sofrendo ataques e ameaças de morte

Agência Brasil

O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Edson Fachin, pediu na última sexta-feira (9) que a Polícia Federal (PF) investigue ameaças contra o ministro do Supremo Flávio Dino. A medida foi tomada após Dino postar em suas redes sociais mensagens nas quais

foi ameaçado de morte. As ameaças também foram direcionadas a outros ministros do STF.

O tribunal está “atento à segurança de seus ministros” e manterá a articulação com os órgãos competentes para garantir a proteção dos membros da Corte, informou o STF. Na postagem publicada nas redes sociais, Flávio Dino disse que não vai alterar sua atuação profissional diante das ameaças.

“Se um juiz passar a ter medo de decidir um processo, à vista do suposto risco

de sofrer perseguições pessoais, não existe mais Poder Judiciário. Nem Constituição”, afirmou.

Vazamentos

A Polícia Federal abriu um inquérito para apurar o vazamento de uma foto encontrada no celular do senador Weverton Rocha (PDT-MA) em uma piscina com outros políticos do Centrão na casa do advogado Willer Tomaz.

A foto foi extraída pela PF no conteúdo do celular de Weverton Rocha após

ele ter sido alvo de busca e apreensão na investigação sobre suspeitas de desvios do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) e divulgada em reportagem da Revista Piauí.

A PF decidiu abrir inquérito após uma representação do senador Weverton Rocha. Na abertura da apuração, a PF apontou que a foto na piscina estava em um inquérito sigiloso e que a documentação não tinha sido fornecida ainda a advogados. A abertura do inquérito foi comunicada ao Supremo Tribunal Federal

(STF).

Russo preso

Um ex-integrante das Forças Armadas da Rússia, condenado por tráfico de drogas e falsificação de documentos, foi preso em Salvador no sábado, 10. Segundo a Polícia Federal (PF), ele era considerado foragido da Justiça brasileira e tinha um mandado de prisão expedido pelo Supremo Tribunal Federal (STF). O homem também foi condenado à prisão perpétua na Rússia.

INTERNACIONAL

“É mais fácil culpar a Ucrânia do que parar Putin”, diz Zelensky

Presidente ucraniano reage a pedido de Donald Trump por novo presidente do país, sugerindo que Zelensky não fez o suficiente para acabar com a guerra contra a Rússia

Reprodução / Redes Sociais

Estadão Conteúdo

O presidente ucraniano, Volodymyr Zelensky, afirmou neste domingo, 11, que somente a Rússia é responsável pela guerra em seu país. Ele disse que a Ucrânia suspenderá os ataques às refinarias de petróleo russas se Moscou parar de atacar a rede elétrica ucraniana, após o presidente dos EUA, Donald Trump, culpá-lo pelos altos preços do diesel e afirmar que é hora de a Ucrânia ter um novo líder.

A troca de acusações ocorreu enquanto Kiev intensificava sua campanha contra infraestruturas no interior da Rússia, com um ataque de drones no domingo que paralisou um centro de dados operado pela gigante russa de tecnologia Yandex, o terceiro ataque às instalações da empresa em quatro dias.

“É mais fácil culpar a Ucrânia do que parar Putin. A Ucrânia estará pronta para parar de atacar as refinarias de petróleo russas se a Rússia parar de atacar nossa infraestrutura energética”, escreveu Zelensky no X. “É possível interromper os ataques à infraestrutura energética já hoje, mas Putin não quer fazê-lo”, disse ele, acrescentando que qualquer arrefecimento deve ser recíproco e respaldado por garantias reais.

O ministro das Relações Exteriores da Ucrânia, Andrii Sybiha, rebateu os comentários de Trump, escrevendo no X no final da noite de sábado que Zelensky

estava liderando o País em uma guerra por sua independência. “Ele tem o apoio do povo ucraniano, e eles têm o direito de decidir. Declarações vindas do exterior apenas confirmam que ele está fazendo bem o seu trabalho”, escreveu Sybiha.

Trump afirmou no sábado que era hora de a Ucrânia ter um novo presidente, sugerindo que Zelensky não fez o suficiente para acabar com a guerra e culpando-o pelos altos preços do diesel nos EUA. “Sugiro que eles encontrem um novo líder que consiga fechar acordos, porque ele poderia ter fechado muitos acordos e, por algum motivo, nunca faz isso”, disse Trump.

O presidente dos EUA, que na sexta-feira fechou um acordo com Vladimir Putin para comprar diesel da Rússia numa tentativa de lidar com os altos preços dos combustíveis antes das eleições de meio de mandato nos EUA, vem pressionando Zelensky há semanas para que suspenda os ataques à infraestrutura energética russa.

Ele tentou atribuir a culpa pelos preços recordes do diesel nos EUA à Ucrânia, em vez da guerra liderada pelos EUA no Irã, que elevou os preços mundiais da energia. Autoridades ucranianas e europeias reagiram ao acordo sobre o diesel com consternação, afirmando que ele ajudará a financiar o esforço de guerra da Rússia.

Ataque a centro de dados

Um ataque com drones ucranianos paralisou um centro de dados operado pela gigante russa de tecnologia Yandex, informou



Zelensky disse que a Ucrânia estará pronta para parar de atacar as refinarias de petróleo russas se a Rússia parar de atacar sua infraestrutura energética

a empresa neste domingo. Foi o terceiro ataque às instalações da companhia em quatro dias, enquanto Kiev amplia sua campanha contra infraestruturas no interior da Rússia.

O ataque ao centro de dados na região de Vladimir, a leste de Moscou, causou interrupções em todos os serviços da Yandex, deixando usuários em dezenas de cidades russas, bem como no Cazaquistão, Bielorrússia e Armênia, sem poder solicitar táxis ou acessar serviços bancários, segundo a agência de notícias independente russa Astra.

Rússia e Ucrânia estão envolvidas em uma guerra aérea de longo alcance, enquanto seus exércitos permanecem praticamente paralisados na linha de frente, mais de quatro anos e meio após a invasão em grande escala de Moscou. Os ata-

ques ucranianos seguem os ataques russos a centros de dados na Ucrânia.

“Como resultado do ataque com drones, a infraestrutura do data center da Yandex em Vladimir foi danificada. As operações no data center foram completamente interrompidas. Não houve feridos”, informou o canal do Telegram da Yandex Cloud, que fornece atualizações operacionais sobre a disponibilidade do serviço.

Drones

Na quinta-feira, um ataque com drones deixou um centro de dados da Yandex offline na região de Ryazan, a sudeste de Moscou. Um dia depois, drones ucranianos atingiram o principal centro de dados da empresa na região de Kaluga, a sudoeste de Moscou, deixando-o

parcialmente inoperante, informou a Yandex.

A Yandex, frequentemente descrita como o Google da Rússia, opera o mecanismo de busca mais popular do País e uma ampla gama de serviços digitais, além de estar fortemente envolvida no desenvolvimento da inteligência artificial na Rússia.

Em outro local, Zelensky disse que as operações de busca e resgate terminaram na cidade de Zaporizhzhia, no sul do País, após um bombardeio russo no sábado, afirmou Ivan Fedorov, ex-chefe regional e co-presidente do conselho regional de defesa, no domingo.

Zelensky afirmou que 23 pessoas morreram no ataque, incluindo quatro crianças. Mais de 30 pessoas ficaram feridas, disse Fedorov, e oito delas permanecem hospitalizadas.

INTERNACIONAL

Papa Leão XIV anuncia cirurgia para remover nódulo no pulmão

Segundo o pontífice, de 71 anos, o tumor foi detectado “em um estágio muito inicial”, o que é positivo para a retirada e cura. Ele não confirmou a data da operação, mas será em breve

Estadão Conteúdo

O Papa Leão XIV anunciou neste domingo, 11, que passará por uma cirurgia para remover um nódulo no pulmão. “Os médicos consideram oportuno operar e, seguindo seus conselhos, decidi submeter-me a uma cirurgia para retirá-lo”, afirmou o pontífice ao término da oração do Ângelus na Praça de São Pedro, no Vaticano.

Leão, de 71 anos, disse que o tumor foi detectado “em um estágio muito inicial” e que está “bem localizado”. Ele afirmou que a cirurgia está agendada para



Vatican Media

Leão XIV não tem histórico de problemas de saúde e é conhecido por ser fisicamente ativo

os próximos dias.

Um porta-voz do Vaticano afirmou à AFP que o papa será operado nos primeiros dias da próxima semana e deve permanecer hospitalizado por “aproximadamente uma semana”. A cirurgia deve acontecer no Hospital Universitário Agostino Gemelli, em Roma, que tradicionalmente atende os pontífices.

O papa americano não possui histórico de problemas de saúde e é conhecido por ser fisicamente ativo, com partidas semanais de tênis e treinos de natação no retiro papal de verão em Castel Gandolfo.

Ele tem uma grande viagem planejada de 6 a 17 de novembro para Uruguai, Argentina e Peru. Ainda não está claro se a cirurgia e a recuperação afetarão o itinerário.

Navios estão sob risco em Ormuz

Guarda Revolucionária do Irã disse que vai considerar hostis embarcações sem identificação

Estadão Conteúdo

A Guarda Revolucionária Islâmica do Irã (IRGC, na sigla em inglês) alertou que embarcações que

transitarem pelo Estreito de Ormuz com sistemas de navegação e identificação desligados serão tratadas como “hostis”.

“Todas as embarcações no Estreito de Ormuz que desligarem seus sistemas de navegação e identificação serão classificadas

como hostis”, afirmou o gabinete de imprensa da força naval do IRGC em comunicado. Segundo a nota, nesses casos, os navios “estarão sujeitos a punições severas”.

O IRGC acrescentou que, desde ontem, 10, “três petroleiros” que te-

riam violado regras iranianas para transitar pelo Estreito de Ormuz atingiram minas marítimas e pegaram fogo.

Segundo a Sepah News, o Departamento de Relações Públicas da Marinha do IRGC afirmou que um navio-tanque do

tipo shuttle, transportando 750 mil barris de petróleo bruto, tentou atravessar nesta tarde uma rota “não autorizada” e ignorou advertências e instruções da força naval iraniana, quando atingiu uma mina, sofreu uma explosão e incendiou-se.

Polônia revela plano para matar líder

Polícia polonesa investiga articulação para assassinar seu primeiro-ministro

Estadão Conteúdo

A polícia polonesa informou neste domingo, 11, ter recebido informações

sobre um possível plano para assassinar o primeiro-ministro, Donald Tusk, e o ministro da Defesa, Władysław Kosiniak-Kamysz.

Os serviços de segurança e representantes do Ministério do Interior devem

realizar uma reunião de emergência nas próximas horas para discutir a situação, disse Karolina Galecka, porta-voz do ministério.

Em setembro, Tusk alertou sobre a provável intensificação dos ataques

híbridos da Rússia contra o flanco leste da Otan. Ele afirmou que a Rússia planejava ataques com drones ou foguetes contra países europeus que apoiam a Ucrânia, entre eles a Polônia, com o objetivo de en-

fraquecer o apoio ocidental à luta de Kiev contra a invasão russa. Moscou negou tais planos.

Nenhuma informação adicional sobre o suposto complô foi divulgada até o momento.