BE NEWS

QUINTA-FEIRA, 22 DE OUTUBRO DE 2026 | ANO V | Nº 1.463 | **TUDO O QUE MOVE O MERCADO** | DIRETOR-PRESIDENTE FABRÍCIO JULIÃO

portalbenews.com.br

OPINIÃO Cristina Wadner defende regras globais para descarbonização marítima ▶**p10**

OPINIÃO Bruna Esteves Sá alerta para impactos da redução da jornada nos portos ▶**p13**

Divulgação/Brasil Export

Em encontro da ABDInfra, Benjamin Zymler defende concorrência ampla e sem restrições aos armadores; Tomé Franca afirma que estudos estão na fase final ▶**p20**

LEIA TAMBÉM: **ABDInfra reúne Corte e Governo Federal para discutir concessões** ▶**p19**

Submarino da Marinha tem entrega prevista para 2027 após testes

▶**p11**

Divulgação

AEROPORTOS Novo aeroporto de Caxias do Sul terá investimento de R$ 146 milhões ▶**p16**

AVIAÇÃO Justiça torna réus 12 envolvidos em acidente aéreo da Voepass ▶**p17**

FERROVIAS TCU autoriza acordo para devolução de 3 mil km de ferrovias no Nordeste ▶**p18**

EDITORIAL

O desafio do combustível sustentável de aviação

O Brasil regulamentou, em agosto, o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV). E estabeleceu que as companhias aéreas que operam voos domésticos deverão reduzir 1% de suas emissões em relação ao uso exclusivo de combustível fóssil a partir de janeiro de 2027, chegando a 10% em 2037. A meta de 1% é modesta o suficiente para ser tecnicamente alcançável com a produção de SAF disponível hoje. A meta de 10% em dez anos é ambiciosa o suficiente para exigir que o Brasil construa, nesse intervalo, uma cadeia produtiva de biocombustível aeronáutico que ainda não existe na escala necessária. Esse é o horizonte que o ProBioQAV abre e, principalmente, que define o trabalho dos próximos anos para produtores de matéria-prima, refinadores, certificadores e reguladores.

O contexto importa. A crise do querosene de aviação que o **BE News** acompanhou no primeiro semestre, com alta superior a 70%, mais de 6 mil voos cancelados e medida provisória de R$ 8 bilhões de crédito emergencial, demonstrou de forma brutal a vulnerabilidade estrutural da aviação brasileira à volatilidade do combustível fóssil importado. O SAF não resolve esse problema de forma imediata: com produção nacional ainda incipiente e custo de produção entre duas e quatro vezes superior ao do QAV convencional, ele não substituirá o combustível fóssil nas operações de curto prazo. O que o ProBioQAV fez foi criar o sinal regulatório que o mercado precisava para começar a investir na cadeia produtiva; Porque sem mandato legal com data e percentual definidos, produtor de SAF não tem certeza de mercado, companhia aérea não tem obrigação de comprar e banco de desenvolvimento não tem caso de financiamento.

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) ficará responsável pelos critérios de certificação e rastreabilidade. E essa é, provavelmente, a decisão técnica mais importante do programa. Certificação de SAF no padrão internacional, a Corsia da Organização de Aviação Civil Internacional ou SBTi, é o que permite que o combustível produzido no Brasil seja reconhecido pelas armadoras internacionais, pelas autoridades de aviação europeias e pelos sistemas de compensação de emissões que as rotas internacionais precisarão cumprir. Uma companhia aérea brasileira que voa para a Europa com SAF produzido no Brasil e certificado pela ANP precisa que essa certificação seja reconhecida pelo sistema europeu, caso contrário, o combustível sustentável vira custo adicional sem benefício regulatório internacional. O trabalho técnico de harmonização dos critérios da ANP com os padrões Corsia e com a futura regulamentação da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês) é tão importante quanto a meta em si.

O ProBioQAV, para cumprir seu potencial, depende de três desenvolvimentos simultâneos que não estão garantidos pela regulamentação publicada. O primeiro é a capacidade de produção: o Brasil tem matéria-prima para SAF, como óleos vegetais, gordura animal, resíduos agrícolas, cana-de-açúcar, mas não tem ainda a capacidade de refino e processamento aeronáutico na escala que as metas de 2030 e 2037 exigirão. Usinas de etanol que quiserem converter parte de sua produção em SAF precisarão de investimento específico em tecnologia de conversão que o BNDES e os fundos setoriais precisarão financiar com condições compatíveis com o prazo de maturação dos projetos. O segundo é a distribuição: SAF que chega ao produtor mas não chega ao tanque da aeronave não resolve o problema. A infraestrutura de abastecimento nos aeroportos, com tanques dedicados, sistemas de mistura, controle de qualidade, é o elo que frequentemente é ignorado nos programas de biocombustível até que a operação começa e o gargalo aparece. O terceiro é o preço: a diferença de custo entre SAF e QAV convencional é o obstáculo que as companhias aéreas, já pressionadas por margens estreitas, não conseguirão absorver sem mecanismo de equalização de preço que distribua o custo da transição de forma mais equitativa entre Estado, produtores e usuários.

O Brasil tem potencial real para liderar a produção de SAF a partir de biomassa tropical, com vantagem comparativa em cana-de-açúcar, soja e resíduos agroindustriais que nenhum país de clima temperado consegue replicar na mesma escala. O ProBioQAV é o marco regulatório que transforma esse potencial em mercado. Que a ANP, a Agência Nacional da Aviação Civil (Anac), o Ministério de Minas e Energia e o Ministério de Portos e Aeroportos tratem os próximos meses. entre a publicação do programa e o início das metas em janeiro de 2027, como período de construção da cadeia que tornará as metas cumpríreis, e não como prazo de carência antes do início das cobranças.

NESTA EDIÇÃO

MANCHETE
20 Tecon Santos 10 poderá voltar ao TCU se governo alterar regras do leilão

EDITORIAL
2 "O desafio do combustível sustentável de aviação"
INSIGHT
3 "Do discurso à governança; à gestão da infraestrutura logística". por Frederico Bussinger
HUB
5 Caso MEta: campanha de Lula pede cassação do registro de candidatura de Flávio ao TSE
POLÍTICA
5 TSE pode desativar canais 48h antes da eleição
6 Com queda na rejeição, Lula cola em Flávio, indica Quaest
7 Flávio pretende abrir sigilo, mas cria lista de condições para Lula
8 Governo envia proposta de tarifa zero no transporte ao Congresso
Lei que perdoa dívida do MEI é sancionada
INFRAESTRUTURA
9 Reforma tributária coloca mais de 200 contratos de infraestrutura sob análise
TRANSPORTES | NAVEGAÇÃO > OPINIÃO
10 Net-zero e a conta da transição, por Cristina Wadner
INDÚSTRIA NAVAL
11 Submarino da Marinha tem entrega prevista para 2027 após testes
TRANSPORTES | PORTOS
11 APS firma contrato provisório para área ligada ao Tecon Santos 10
12 Porto do Itaqui prepara terminal de fertilizantes e amplia infraestrutura
TRANSPORTES | PORTOS > OPINIÃO
13 A redução da jornada de trabalho e os contratos de arrendamento portuário, por Bruna Esteves Sá
ROSA DOS VENTOS
15 Transações, capital e financiamento em portos, óleo e gás e navegação, por Matheus Oliva
TRANSPORTES | AEROPORTOS
16 Novo aeroporto de Caxias do Sul terá investimento de R$ 146 milhões
TRANSPORTES | AVIAÇÃO
16 Latam amplia voos entre Vitória e Guarulhos com jato da Embraer
17 Companhias aéreas terão metas de redução de emissões a partir de 2027
Justiça torna réus 12 envolvidos em acidente aéreo da Voepass
TRANSPORTES | FERROVIAS
18 TCU autoriza acordo para devolução de 3 mil km de ferrovias no Nordeste
PETRÓLEO E GÁS
18 Petróleo fecha sem direção única em meio a tensões geopolíticas
BRASIL EXPORT
19 ABDInfra reúne TCU e Governo Federal para discutir concessões
FINANÇAS
21 Ministro prevê renegociação de R$ 90 bi em 3ª fase do Desenrola
Dólar sobe 0,18% com eleição no radar
JUSTIÇA
22 PF descobre sala para dinheiro em hangar usado por Willer Tomaz
23 Supremo exclui ISS da base do PIS/Cofins: impacto de R$ 35 bi
Fachin alerta sobre risco à democracia
INTERNACIONAL
24 Itamaraty acusa Milei de tentar interferir na eleição brasileira
Espanha também rebate insulto do argentino
25 Negacionismo impulsiona sarampo nos EUA e gera ameaça ao Brasil
Macron: falas de Trump são "estúpidas"

BE NEWS

Sistema BE News de Comunicação

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

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

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

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira
Jacyara Lima

Diretor-geral
Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial
Roberta Riccioppo

Editor-executivo | Jornal BE News
Alexandre Fernandes

Sub-editor | Jornal BE News
Luciano Ribeiro

Editora-executiva | Portal BE News
Vanessa Pimentel

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

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

O Jornal BE News é filiado à
ANJ ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE JORNAIS

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

(11) 91615.1200

INSIGHT

FREDERICO BUSSINGER
Consultor, engenheiro e economista. Conselheiro do Fórum Brasil Export.
Ex-diretor da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp),
ex-presidente da Docas de São Sebastião e ex-secretário-executivo
do Ministério dos Transportes

opiniao@portalbenews.com.br

PLANEJAMENTO

Do discurso à governança; à gestão da infraestrutura logística

Logística é uma dessas palavras que passou a frequentar nosso dia a dia nesse Século XXI. E, pouco a pouco, foi ganhando complementos: é logística disso, logística daquilo... logística de alguma coisa; apesar de que, geralmente, ela seja mais própria "só do que mal acompanhada".

No Brasil, logística começou a ganhar espaço nos anos 1970, especialmente com a expansão da indústria automobilística. Nos 80, surgiu o primeiro departamento de logística da Associação Brasileira de Supermercados – Abras, e foi criada a Associação Brasileira de Logística – Aslog. Já nos 90, com a globalização, ela passou a ser tratada como área estratégica.

Mas sua gênese é bem mais antiga: vem da palavra grega "logístikas", que significava cálculo e raciocínio, essenciais para a distribuição de suprimentos e recursos em meio às batalhas ("logístikos"); nomenclatura e função também observadas nos impérios Romano e Bizantino.

No século XVIII/XIX, o militar Barão Antoine Henri Jomini, teórico da guerra que serviu a Napoleão, estabeleceu a Logística ("logistique") como uma das cinco grandes componentes da guerra, definindo-a como "a arte prática de movimentar exércitos".

Assim, logística é uma narrativa que conecta o raciocínio matemático dos gregos à sobrevivência militar e, finalmente, à estratégia de negócios global. Portanto, o que começou como uma arte de movimentar exércitos, transformou-se em uma ciência de gerenciar fluxos de produtos, serviços e informações. Atualmente é a espinha dorsal do comércio moderno.

Afinal, o que é logística?

Muitas vezes verbaliza-se logística para se referir, apenas, a um serviço de transporte. Pior: talvez nem isso! Somente a uma infraestrutura de transporte. E, pior ainda: talvez nem passe de uma infraestrutura viária. Consciente ou inconscientemente, trata-se de um reducionismo: verbal e, principalmente, conceitual.
Claro que infraestrutura viária é parte da de transporte. Esta dos serviços de transportes; e estes da logística. Mas logística é mais; muito mais. Daí porque qualquer especificação (como, p.ex. "logística de transportes") ou é pleonástica ou a limita.

Ela envolve um leque de "hardwares", de infraestruturas, como de armazenagem. Também um campo caracterizável como de "software" da logística. Nele se incluem, p.ex., serviços associados, como consolidação de cargas, estufagem de contêineres e segurança (humana e patrimonial); esta cada vez mais relevante no Brasil.

Logística também envolve a distribuição e organização espacial das cargas, particularmente no espaço urbano; a articulação intermodal (física, operacional e institucional); e tecnologia da informação – TI ("infoestrutura"): Quando a informação flui melhor, muitas vezes a carga pode se deslocar menos e melhor!

Alfândega, inspeção sanitária e sistema tributário também condicionam a fluidez, previsibilidade e custos da logística. P.ex: sobre-impedâncias alfandegárias e incentivos tributários podem fazer cargas circular centenas de quilômetros adicionais ou usar um modo de transporte menos eficiente ... aumentando tempo, custos, consumo de combustível, emissões, etc.

Ao revés: Eliminação de gargalos e eficientização em "software" ou de "infoestrutura" podem gerar ganhos logísticos e/ou economizar rios de dinheiro na implantação de novas infraestruturas. P.ex: por quantos anos a expansão do Sistema Anchieta-Imigrantes, que liga a RMSP ao Complexo Portuário de Santos poderia ser postergada se as cargas pudessem ser liberadas/despachadas 24 horas/dia, 7 dias/semana?

Daí porque uma precisa conceituação não é preciosismo semântico; nem mero exercício acadêmico.

Do discurso ao plano

Ainda que não homogeneamente, e sem uma abordagem sistêmica, a logística brasileira evoluiu muito nas últimas décadas: a mineração (Vale à frente), combustíveis (Petrobras à frente), o açúcar e, mais recentemente, o desenvolvimento do chamado Arco Norte, são exemplos inspiradores.

Em termos de planejamento da infraestrutura logística também. Basta comparar o Plano Nacional de Logística – PNL, horizonte 2050, recentemente lançado em agosto passado, com as versões anteriores (2035, 2025): assume ser o transporte um meio, não um fim (conceito com inúmeras implicações); e, principalmente, ao invés de meras ideias ou desejos, parte e articula-nos com um rol explicitado de problemas a serem resolvidos (essencial a qualquer processo planejamento). No caso da carga (o PNL passou a tratar também de passageiros), foram 54 "problemas" identificados.

A referência mais específica para o PNL-2050 é o Decreto nº 12.022/2024, que dispõe tanto sobre objetivos e diretrizes básicas, como sobre governança/metodologia do "Planejamento Integrado de Transportes – PIT". Este prevê um quarteto de instrumentos (art. 3º-7º); a saber: além do Plano Nacional de Logística – PNL, os planos setoriais dos subsistemas rodoviário, ferroviário, hidroviário, portuário e aeroviário; o Plano Geral de Parcerias; e o Plano Geral de Ações Públicas; todos as serem elaborados. Nele há uma importante inovação (art. 8º): ter metas e indicadores que permitam o monitoramento e avaliação periódica de resultados.

Em síntese: pelo decreto, o PNL (o PIT, de forma geral), em si, além de focado e finalístico, deve ser inter-modal, inter-funcional, inter-institucional e monitorável.

Do plano à governança; à gestão

Apesar dos avanços (que, como se viu, não foram poucos), a evolução da logística brasileira demanda novos passos; iniciativas ulteriores em outras frentes. P.ex: ▶

TÃO OU MAIS IMPORTANTE QUE O PLANEJAR É O EXECUTAR. E, A ESSE RESPEITO, AS EVIDÊNCIAS DOS ÚLTIMOS TANTOS PLANOS, DOS INÚMEROS "PROJETOS" INFRAESTRUTURAIS QUE SE ARRASTAM INDEFINIDAMENTE OU NÃO SAÍRAM DO PAPEL (DOS PPTS, DOS DISCURSOS OU DAS REDES SOCIAIS) NÃO SÃO ALENTADORAS

INSIGHT

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 3

DENTRO DE TRÊS DIAS SABEREMOS QUEM SERÁ O PRESIDENTE DA REPÚBLICA PELOS PRÓXIMOS QUATRO ANOS: SEJA FLÁVIO (POR RAZÕES ÓBVIAS), SEJA LULA (PELA NOVA CORRELAÇÃO DE FORÇAS EMERGIDA DAS URNAS, E DO NOVO CONGRESSO ELEITO) HAVERÁ UM NOVO GOVERNO. EM QUALQUER DOS CASOS LOGÍSTICA SERÁ UM TEMA ESTRATÉGICO

a) “Corredor logístico” tornou-se nomenclatura usual. Antes já foram corredores de transporte (“Reconstruindo as Artérias para o Desenvolvimento” - plano de ação 1993/94). Anteriormente, lá pelos anos 70 e 80, eram os corredores de exportação (nos dois “Plano Nacional de Desenvolvimento-PND”). Atualmente ouve-se muito a expressão “corredores de desenvolvimento”, inclusive utilizado por instituições multilaterais, como o Banco Mundial.

Similar à ideia de que “uma pessoa só domina um idioma quando pensa nesse idioma”, uma abordagem logística é mais que um agregado, um sincretismo modal: é preciso que seu planejamento seja, geneticamente, logístico. Tanto quanto sua gestão, governança e regulação.

b) No mais das vezes, os planos brasileiros se atêm ao “o que fazer” (o que, evidentemente, é imprescindível). Entre os mais recentes, entretanto, raros são os que também versam sobre o “como fazer” (mesmo que em linhas gerais); atributo inalienável de qualquer instrumento que, efetivamente, possa ser chamado de “plano”.

c) Já de algum tempo passou-se a apresentar o processo de elaboração do PNL (e dos outros planos do setor) como de/em “ciclos”. Curioso é que, como seria desejável e pedagógico, o diagnóstico apresentado não faz uma análise sistemática do ocorrido no ciclo anterior em termos de previsto X realizado. Menos ainda numa perspectiva histórica desde os primeiros planos.

Sem qualquer sanha punitiva, mas apenas visando à evolução do processo de planejamento, seria de grande utilidade, p.ex, dentre outras, ver-se explicitada a discrepância no tocante à participação ferroviária na Matriz de Transportes proposta/prevista no PNL-2035 (vigente): “pelo menos” 31%... ou até 43% no Cenário-9; cerca do dobro no percentual atual!

Mais importante que dados, em si, porém, é uma avaliação das causas/razões para tais discrepâncias. A inclusão e tratamento delas pode ser subsídio precioso; primeiro para maior realismo do “como fazer” e, também, para o estabelecimento de metas mais críveis.

Um bom benchmarking é o processo de avaliação continuada do “Staggers Rail Act”, considerado um divisor de águas, uma inflexão na indústria ferroviária americana, que vinha de enfrentar um pesadelo nos anos 1970: falência de uma dezena de empresas (operadoras) ferroviárias privadas, índices elevados (e crescentes) de acidentes, descontinuidade operacional de alguns trechos, perda de 1/3 do mercado. “Quase chegou a um colapso total”, segundo avaliação da “American Short Line and Regional Railroad Association – ASLRRA”. Já ouvimos falar de algo parecido?

Ou seja, o monitoramento dos resultados das reformas ferroviárias americanas muito possivelmente passaria pelo filtro de Edwards Deming, uma das principais referência da cultura da qualidade: “Em Deus nós confiamos; todos os outros tragam dados”! “Sem dados, você é apenas mais uma pessoa com uma opinião”!

d) Tão ou mais importante que o planejar é o executar. E, a esse respeito, as evidências dos últimos tantos planos, dos inúmeros “projetos” infraestruturais que se arrastam indefinidamente ou não saíram do papel (dos PPTs, dos discursos ou das redes sociais) não são alentadoras: as razões podem ser encontradas entre barreiras culturais, governanças disfuncionais e gerenciamento precário; que também, seria bom, deveriam ser atacados.

Uma utilização mais frequente de arranjos institucionais, como adotado para o Túnel Santos-Guaruja, na linha da “governança interfederativa” (“Estatuto da Metrópole” - Lei nº 13.089/15), poderia reduzir riscos e agilizar projetos que interfaceiam União, Estados e Municípios (que é quase a regra em projetos de infraestrutura logística).

e) Dado que “corredores de transporte” é pilar central do PNL (“corredores logísticos” ou “corredores de desenvolvimento”, mais amplamente), que tal cogitar-se de implementação de gerenciamento de corredores (ao menos os principais) como adotado pelo PNL europeu (o TEN-T) - incidentalmente também com horizonte 2050?

A União Europeia, com cerca de metade da área do Brasil, mas igualmente congregando 27 unidades, também tem o seu PNL. É o “Trans-European Transport Network - TEN-T”. Sua referência básica foi o “White Paper”, divulgado em 2011, com algumas características interessantes:

A Europa é tratada como “área única”, para a qual propõe-se uma rede multimodal (“TEN-T core network”), de alta capacidade e alta qualidade – marco/referência para os planos nacionais. Ela inclui a ampla rede aquaviária (“Motorways of the Sea”), sistema articulado de hidrovias e rotas marítimas.

Algo essencial: ele define uma governança na qual está previsto generenciamento. Atenção: i) gerenciamento é diferente de fiscalização, pois pressupõe o envolvimento na implementação, e não apenas aferição do que terceiros executam; ii) gerenciamento é diferente de regulação, pois vai além da manifestação sobre se o que foi feito está de acordo com o estabelecido (normas, contratos) - compliance: compartilha da responsabilidade de resolver problemas do dia-a-dia.

No caso do TEN-T, há uma unidade gestora para cada um dos seus 11 corredores. Um gerenciamento unificado, multimodal, e com nomes dos responsáveis e contatos disponíveis na internet (vide, como ilustração e exemplo, a estrutura/governança do Corredor Reno-Danúbio). Se os adotássemos, aí sim, testemunharíamos avanços a passos largos.

Dentro de três dias saberemos quem será o Presidente da República pelos próximos quatro anos: seja Flávio (por razões óbvias), seja Lula (pela nova correlação de forças emergida das urnas, e do novo Congresso eleito) haverá um novo governo. Em qualquer dos casos logística será um tema estratégico, seja pela duplicação do valor do diesel (em um País onde o modo rodoviário responde por 2/3 dos deslocamentos), seja pelos planos e metas de transição energética, seja pelas metas de redução de emissões, seja pela necessidade de redução de custos para o abastecimento interno (com repercussões sobre a inflação e custo de vida), seja pela manutenção da competitividade do Brasil no mercado internacional.

Parodiando conhecida marca esportiva: “just do it”!

Frederico Bussinger escreve para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras

LEOPOLDO
FIGUEIREDO
E COLABORADORES
leopoldo.figueiredo@redebenewscom.br

Ação no TSE
A equipe de campanha do presidente e candidato à reeleição Luiz Inácio Lula da Silva (PT) protocolou, na noite dessa quarta-feira, dia 21, uma ação de investigação judicial eleitoral (Aije) no Tribunal Superior Eleitoral (TSE), pedindo a cassação do registro de candidatura da chapa encabeçada pelo senador Flávio Bolsonaro (PL) e seu candidato a vice-presidente, Alfredo Gaspar (PL). A petição assinada pelo corpo jurídico da campanha petista acusa a chapa adversária de abuso de poder econômico e uso indevido dos meios de comunicação social. O cerne da acusação baseia-se na alegação de assimetria no alcance de conteúdos nas redes sociais operadas pelo conglomerado Meta (Facebook e Instagram), sustentando que o perfil de Flávio Bolsonaro foi beneficiado pelo direcionamento e impulsionamento de algoritmos, enquanto postagens do candidato do PT sofreram restrições indevidas.

Tratamento diferenciado
Além das métricas de impulsionamento, os advogados de Lula acusam restrições na geração de conteúdos por Inteligência Artificial (IA) durante a campanha. E alegam que ferramentas de IA da plataforma barraram a criação e circulação de prompts e imagens favoráveis a Lula, enquanto permissões similares para a candidatura do PL eram liberadas pelos sistemas automatizados. Em nota ao TSE, a Meta rebateu qualquer acusação de favorecimento, afirmando que trata ambas as campanhas com neutralidade isonômica.

Distribuição
O processo foi distribuído por sorteio ao ministro Ricardo Villas Bôas Cueva, que tomou posse recentemente como corregedor-geral da Justiça Eleitoral no TSE. Não há prazo fixado para o despacho inicial do relator

Alerta
O novo relatório sobre a Lacuna de Emissões (Emissions Gap Report 2026), divulgado pelo Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (Pnuma), apresentou um diagnóstico contundente sobre o ritmo da crise climática. O documento aponta que o planeta caminha para um aquecimento catastrófico de 2,8°C até o ano de 2100 sob a manutenção das políticas atuais, ou 2,6°C caso todos os compromissos nacionais (NDCs) condicionados a recursos externos sejam cumpridos.

Super El Niño
A publicação do estudo ocorre simultaneamente ao alerta emitido por Celeste Saulo, secretária-geral da Organização Meteorológica Mundial (OMM), indicando a formação de um "Super El Niño". O fenômeno climático pode atingir intensidade sem precedentes nas últimas quatro décadas, desregulando regimes de chuvas no mundo inteiro, provocando secas severas na Amazônia e no Norte do Brasil e enchentes devastadoras na Região Sul.

TSE pode desativar canais 48h antes da eleição

"Exército do Lula", com 7 milhões de inscritos no WhatsApp, e "Tropa do Flávio", com 2 milhões, serão atingidos

Agência Brasil

Uma minuta de resolução do Tribunal Superior Eleitoral (TSE) prevê que canais de WhatsApp com teor político e mais de 200 mil seguidores sejam desativados nas 48 horas anteriores e 24 horas posteriores ao segundo turno da eleição, marcado para o próximo domingo (25).

Caso aprovada pelo plenário do TSE, a medida entraria em vigor de imediato, conforme o texto da minuta obtida pela Agência Brasil.

A minuta com a proposta passou a circular entre os ministros do TSE após o tema ser debatido em reuniões informais realizadas na sexta-feira (16) e na terça-feira (20). O texto foi redigido pelo ministro André Mendonça, vice-presidente da Corte Eleitoral.

Em nota à imprensa, o gabinete de Mendonça informou não se tratar de uma iniciativa pessoal do ministro, mas que coube a ele a autoria da minuta por ser tradição que as normas eleitorais sejam redigidas pelo vice-presidente do TSE.

"O objetivo discutido é proteger a integridade do pleito nas horas que antecedem e sucedem a votação, quando não há tempo hábil para resposta ou correção de conteúdos ilícitos", diz a nota do gabinete de Mendonça.

A nota acrescenta ainda que o texto foi redigido a partir de um consenso interno, e que "os critérios em análise são objetivos e impessoais e valem igualmente para todos os canais de natureza político-eleitoral de grande alcance, qualquer que seja o candidato, o partido ou a orientação política".

Caso seja aprovada, a iniciativa deve atingir o canal "Exército do Lula", que atingiu nesta quarta (21) a marca de 7 milhões de inscritos no aplicativo de mensagens WhatsApp. Também seria desativado o canal "Tropa do Flávio", que possui 2 milhões de inscritos.

Proposta

O texto da minuta aplica aos canais de transmissão de natureza político-eleitoral com mais de 200 mil seguidores as mesmas restrições que já vigoram sobre o conteúdo impulsionado de campanha, aquele cujo alcance é potencializado mediante pagamento às plataformas.

O texto também considera haver "alcance desproporcional de canais com grande audiência na difusão de conteúdos ilícitos".

Em outro trecho, a proposta diz ainda que "o período compreendido entre as 48 (quarenta e oito) horas antes e as 24 (vinte e quatro) horas depois da eleição concentra o maior risco de dano irreversível à formação livre da vontade do eleitorado, por não haver tempo hábil para resposta, esclarecimento ou tutela jurisdicional efetiva".

A proposta surge após uma disputa de liminares em torno do canal "Exército do Lula", entre Kássio Nunes Marques, presidente do TSE, e Ricardo Villas Bôas Cueva, corregedor-nacional da Justiça Eleitoral.

Luiz Roberto / TSE

Segundo Mendonça, a medida é necessária porque nas horas que antecedem a votação, não há tempo hábil para resposta ou correção de conteúdos ilícitos

POLÍTICA

Com queda na rejeição, Lula cola em Flávio, indica Quaest

Pesquisa mostra que rejeição ao petista despencou 6 pontos porcentuais. Desta forma, ele tem 44% das intenções de votos totais contra 45% de Flávio, ou seja, empate técnico

Da Redação
Estadão Conteúdo

Divulgação

Na pesquisa espontânea, Lula e Flávio Bolsonaro estão empatados numericamente: 40% para cada.

Pesquisa Quaest divulgada nesta quarta-feira, 21, mostra que a rejeição ao atual presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) despencou 6 pontos porcentuais nesta reta final de disputa do 2º turno da eleição presidencial. Com isso, ele está tecnicamente empatado com o senador Flávio Bolsonaro (PL) em votos totais e numericamente no levantamento espontâneo.

Conforme os dados da pesquisa, Flávio passou a ser o mais rejeitado, agora por 52% dos eleitores, enquanto Lula tem a rejeição de 47%. Na comparação com a pesquisa da semana passada, divulgada em 14 de outubro, a rejeição ao atual presidente caiu seis pontos porcentuais - era de 53%. Já em relação ao senador, a queda foi de só dois pontos para baixo - era de 54%.

O reflexo disso já foi visto no levantamento sobre as intenções de voto. Lula conseguiu reduzir a vantagem de seu adversário para apenas 1 ponto porcentual. Flávio tem 45% das intenções de votos totais, contra 44% do atual presidente da República. Como a margem de erro é de 2 pontos porcentuais para mais ou para menos, ambos os candidatos estão em empate técnico.

Ainda conforme o levantamento, 9% dos eleitores disseram que votarão em branco ou nulo no segundo turno. Outros 2% se disseram indecisos, ante a 1% da última semana.

Na pesquisa espontânea - aquela em que os entrevistados dizem em quem vão votar sem que os nomes sejam apresentados para sua escolha - o empate entre os candidatos é numérico: 40% para cada. A última pesquisa divulgada no dia 14 de outubro mostrava o senador com 43% dos votos e o presidente com 42%.

A pesquisa divulgada nesta quarta-feira ainda mostra que, no levantamento espontâneo, 6% dizem que votarão em branco, nulo ou não irão votar (era 8% na semana passada), enquanto os que se dizem indecisos somam passou de 7% para 14% na modalidade.

Votos dos ausentes

A pesquisa Quaest desta semana ainda mostra que 40% dos eleitores que anularam, votaram em branco ou não foram às urnas no primeiro turno da eleição presidencial declaram voto no presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) no segundo turno (ante a 43% da última semana). Nessa categoria, 36% declaram voto em Flávio Bolsonaro (PL), número que estava em 38% na última pesquisa divulgada no dia 14 de outubro.

O levantamento mostra também que entre os ausentes/brancos/nulos no primeiro turno, 21% dizem que devem se comportar da mesma forma no segundo turno - ante 17% na última semana. Ainda nessa categoria de quem votou branco, nulo ou não compareceu às urnas no último dia 4 de outubro, 3% dizem estar indecisos, ante a 2% na última semana.

O presidente Lula tem adotado a estratégia, para o segundo turno, em focar nos eleitores que se abstiveram no primeiro turno. Segundo dados do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), a abstenção chegou a 33 milhões (21,08%). Já os votos brancos chegaram a 2,3 milhões (1,84%) e os votos anulados, em 3,6 milhões (2,93%).

Medo dos Bolsonaros

O levantamento Quaest indica também que o medo do retorno da família Bolsonaro ao poder entre os eleitores superou pela primeira vez o temor de mais um mandato do atual presidente da República, desde agosto. Conforme a pesquisa, 44% responderam temer mais a eleição de Flávio, enquanto 42% temem mais a vitória de Lula.

Na última pesquisa do instituto, divulgada em 14 de outubro, 43% responderam que temiam mais a volta dos Bolsonaro, mesmo porcentual que disse temer mais a reeleição de Lula.

Entre os eleitores evangélicos, Flávio Bolsonaro oscilou de 60% para 58% e Lula fez o caminho inverso e oscilou positivamente, de 28% para 30%. Já entre os católicos, Lula oscilou de 49% para 50%, enquanto Flávio caiu de 43% para 40%.

A Quaest entrevistou 2.154 pessoas com 16 anos ou mais, entre os dias 17 e 20 de outubro.

PT pede checagem em tempo real em debate

O presidente do PT e coordenador da campanha do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), Edinho Silva, disse que a campanha petista pediu à TV Globo que haja uma checagem ao vivo durante o debate organizado pela emissora com os candidatos à Presidência na sexta-feira, 23.

Segundo o petista, essa mudança no debate seria necessária porque Flávio Bolsonaro "mente muito durante o debate".

"Que a Rede Globo cheque como faz as grandes emissoras de televisão no mundo quando se tem debate, que cheque o que é verdade e mentira, porque ele mente muito, portanto, o debate não pode ser um instrumento de desinformação", declarou a jornalistas, logo antes de evento no Palácio do Planalto nesta quarta-feira.

"O debate tem de ser um instrumento de formação de opinião do eleitor. Então, o correto é que haja uma checagem de cada resposta dos dois candidatos, para saber quem está falando a verdade e quem está mentindo para o eleitor num momento tão decisivo que nós estaremos a 48 horas das urnas da votação", completou.

O debate da Globo está marcado para sexta-feira, às 21h20 Será o segundo e último confronto entre Lula e Flávio Bolsonaro nesta disputa presidencial.

POLÍTICA

Flávio pretende abrir sigilo, mas cria lista de condições para Lula

Senador pede divulgação de informações financeiras e registros de pessoas próximas ao presidente, além de dados sobre gastos públicos e agendas do governo federal

Estadão Conteúdo

O candidato à Presidência Flávio Bolsonaro (PL) afirmou, em petição apresentada nesta quarta-feira, 21, ao Tribunal Superior Eleitoral (TSE), que autoriza a quebra de seus sigilos bancário, fiscal e telefônico referentes aos últimos 20 anos.

O senador condicionou, porém, a medida à divulgação de informações financeiras e registros de pessoas próximas ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), além de dados sobre gastos e agendas do governo federal.

Na manifestação, Flávio respondeu à iniciativa de Lula de autorizar a abertura dos próprios sigilos e dos de familiares, além dos registros da empresa L.I.L.S. Palestras, Eventos e Publicações. O presidente havia condicionado a medida à adoção de procedimento semelhante pelo adversário.

Flávio afirmou que também não se opõe à divulgação de mensagens trocadas com o banqueiro Daniel Vorcaro, ex-dono do Banco Master. O senador estendeu a autorização às empresas das quais é sócio ou administrador e aos familiares citados por Lula. Alegou, no entanto, que a abertura de seus dados deve ocorrer simultaneamente à divulgação de informações que, segundo ele, permitiriam esclarecer suspeitas envolvendo pessoas próximas ao presidente.

A petição listou uma série de exigências, entre elas a divulgação de registros de reuniões de Lula com Vorcaro, em dezembro de 2024, e de entradas do banqueiro e de intermediários nos Palácios do Planalto e da Alvorada. O senador também pediu informações sobre reuniões do ex-ministro da Fazenda Guido Mantega com integrantes do governo e registros de voos de uma aeronave atribuída a Vorcaro.

O documento ainda solicitou a abertura de sigilos bancário, fiscal, telefônico e telemático de pessoas relacionadas a investigações sobre as fraudes contra aposentados e pensionistas do INSS. Entre os nomes citados estão Fábio Luís Lula da Silva, o "Lulinha"; "Marcola", ex-chefe de gabinete de Lula; e a empresária e lobista Roberta Luchsinger. Flávio também pediu informações sobre empresas ligadas aos filhos do presidente e ao Instituto Lula.

Divulgação

Flávio afirmou que não se opõe à divulgação de mensagens trocadas com o banqueiro Daniel Vorcaro, ex-dono do Banco Master

Gastos públicos

Outro eixo da petição trata da transparência dos gastos públicos O senador solicitou a divulgação integral das despesas do cartão corporativo da Presidência desde janeiro de 2023, além da agenda da primeira-dama Rosângela Lula da Silva, a Janja, anterior a fevereiro de 2025, dos registros de visitas dos filhos do presidente e de informações sobre o uso de helicópteros e despesas do Palácio da Alvorada.

Flávio argumentou que a proposta de Lula seria insuficiente para esclarecer suspeitas relacionadas a terceiros e que a transparência deveria abranger informações sobre pessoas e empresas próximas ao presidente, além de despesas custeadas com recursos públicos.

Caso o presidente não aceite as condições, Flávio solicita que a recusa seja registrada no processo.

Campanha do PT não se opõe às exigências

O senador Camilo Santana (PT-CE), um dos coordenadores da campanha do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), disse nesta quarta-feira, 21, que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva vai protocolar uma resposta no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) sobre a derrubada de sigilos dos candidatos à Presidência e seus familiares. Afirmou que a campanha petista "não se opõe a absolutamente nada" do que Flávio colocou.

"O candidato adversário Flávio Bolsonaro protocolou no TSE, depois de três dias que Lula fez o desafio para que ele pudesse abrir o seu sistema bancário, uma série de condicionantes, uma tentativa de manobra em relação ao que o presidente colocou para mostrar claramente quem é o ladrão e quem não é o ladrão nesse país. E todas as condicionantes que ele colocou, a única resposta que o presidente tem é dizer ao candidato é que não se opõe a absolutamente nada do que ele estava falando", afirmou, em entrevista a jornalistas nesta quarta.

Camilo, no entanto, disse que a campanha de Lula "estranhou" a retirada de uma empresa na sugestão apresentada por Flávio na lista de pessoas jurídicas que teriam o sigilo derrubado. O nome dessa empresa é Alcazar, de propriedade do advogado Willer Tomaz, amigo de Flávio. O senador é apontado em investigação da Polícia Federal como suposto "usuário master" da conta dessa empresa.

"A gente vê muita estranheza que ele tirar essa empresa. Então, que a imprensa possa cobrar dele porque é que ele está tirando essa empresa. Que ele cumpra o que foi pedido", afirmou o senador.

Camilo disse que Lula protocolará às 11h desta quinta-feira, 22, a resposta no TSE em relação à manifestação de Flávio Bolsonaro. O senador afirmou que Flávio teria até amanhã às 11h para aceitar os termos do acordo de derrubada dos sigilos ou não.

POLÍTICA

Governo envia proposta de tarifa zero no transporte ao Congresso

Se aprovada, gratuidade valerá nos fins de semana e feriados. Custeio da iniciativa, de cerca de R$ 12 bilhões, sairá de emendas parlamentares. Lula fala em ampliar benefícios

Agência Brasil

Ricardo Stuckert

Com a aprovação da nova escala de trabalho 5x2, Lula disse que é justo que o transporte seja gratuito no final de semana e no feriado

O governo federal enviou ao Congresso Nacional nesta quarta-feira (21) proposta de emenda à Constituição (PEC) que destina recursos de emendas parlamentares impositivas para o custeio da gratuidade dos serviços de transporte público coletivo urbano ou de caráter urbano, com potencial para financiar a tarifa zero aos fins de semana e feriados.

O texto estabelece a destinação de, no mínimo, 26,8% do montante global anual das programações de execução obrigatória provenientes de emendas parlamentares individuais e de bancada para o custeio da gratuidade do transporte coletivo. A proposta preserva recursos destinados a ações e serviços públicos de saúde e prevê que os valores sejam transferidos obrigatoriamente aos entes federados responsáveis pelos serviços.

"Como referência, o Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) de 2027 prevê R$ 44,8 bilhões em emendas parlamentares de execução obrigatória. Pela regra proposta, cerca de R$ 12 bilhões seriam destinados ao custeio da gratuidade do transporte público coletivo, montante com potencial para financiar a tarifa zero aos fins de semana e feriados", detalhou, em nota, a Secretaria de Comunicação Social (Secom).

Segundo a pasta, a proposta busca ampliar o acesso da população ao trabalho, aos serviços públicos, à cultura e ao lazer, reduzindo as barreiras impostas pelo custo das tarifas. A Secom destacou ainda a importância da gratuidade para o direito de trabalhadores ao lazer, ao convívio familiar e à saúde, "especialmente no contexto da aprovação do fim da escala 6x1".

Obsessão

Durante cerimônia no Palácio do Planalto, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva avaliou que a gratuidade do transporte público urbano figura como uma "obsessão" de muitos, incluindo o movimento social. "É uma obsessão de muita gente que se levanta às 4h30 para trabalhar e está gastando um bom dinheiro do seu salário para a condução".

"Conseguimos fazer um teste. Se a coisa der certo, a gente vai procurar uma forma de estender isso mais. Na medida em que a gente aprovou o fim da escala 6x1 e está garantindo à sociedade brasileira dois dias de descanso no final de semana, é justo que a gente faça com que o transporte seja gratuito no final de semana e no feriado."

De acordo com a Secom, os dispositivos relativos à destinação dos recursos produzirão efeitos a partir da Lei Orçamentária Anual de 2027. Segundo a justificativa da proposta, a medida não implica aumento da despesa primária nem afeta a meta de resultado primário, pois prevê a destinação de recursos dentro do montante de emendas parlamentares impositivas já estabelecido na Constituição Federal.

Lei que perdoa dívida do MEI é sancionada

Foi sancionado nesta quarta-feira (21) o Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 186/2026, que prevê o perdão de dívidas de microempreendedores individuais (MEIs) com a União e amplia o limite anual de faturamento da categoria.

O projeto foi aprovado pelo Senado Federal em votação nominal, com 78 votos favoráveis, nenhum contrário e nenhuma abstenção. A Câmara dos Deputados já havia aprovado a proposta por 461 votos a 4.

A lei integra o Prospera MEI, pacote lançado pelo governo federal com o objetivo de reduzir o endividamento, facilitar o acesso a recursos para investimentos e simplificar a rotina de microempreendedores individuais.

Em nota, a Secretaria de Comunicação Social (Secom) informou que a iniciativa pode beneficiar um total de 17,6 milhões de empreendedores, dos quais 7,8 milhões são mulheres.

"Efetivamente, não tem porque o governo ter uma dívida ativa que chega a quase R$ 18 bilhões. Essas pessoas estão com o nome sujo no Serasa, não conseguem mais financiamento. E é um dinheiro que a gente sabia que não ia receber", disse o presidente Luiz Inácio Lula da Silva durante cerimônia no Palácio do Planalto.

De acordo com Lula, quase 4 milhões terão as dívidas perdoadas e ficarão com o "nome limpo". "Ele não vai poder pagar. O governo sabe que não vai receber. Mas fica aquele peso nas costas da pessoa. Resolvemos assumir a responsabilidade dessa dívida e perdoar os devedores", completou.

A lei do perdão de dívidas prevê a remissão integral dos débitos tributários federais dos MEIs de titularidade da União, inscritos ou não na Dívida Ativa da União até 13 de outubro de 2026.

A medida entra em vigor em 1º de janeiro de 2027 e prevê o perdão automático das dívidas, sem necessidade de solicitação pelo empreendedor à Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN).

O limite anual de faturamento do MEI passará dos atuais R$ 81 mil para R$ 110 mil em 2027 e para R$ 140 mil em 2028. A proposta também permite a contratação de até dois empregados.

"Com a mudança, o microempreendedor poderá aumentar sua receita sem precisar deixar o regime simplificado tão cedo", informou a Secom.

INFRAESTRUTURA

Reforma tributária coloca mais de 200 contratos de infraestrutura sob análise

Governo articula agências reguladoras e órgãos de controle para padronizar critérios de reequilíbrio econômico-financeiro e evitar disputas arbitrais

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redebenews.com.br

A ESTRATÉGIA FOI APRESENTADA PELO PROCURADOR FEDERAL DA ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO (AGU), JOSÉ FLÁVIO BIANCHI, DURANTE O XIII CONGRESSO CAM-CCBC DE ARBITRAGEM

A reforma tributária pode desencadear uma nova rodada de pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro em contratos de infraestrutura. Mais de 200 contratos federais de portos, rodovias, aeroportos e ferrovias estão no radar do governo, que articula agências reguladoras e órgãos de controle para padronizar critérios de análise e estimular acordos antes que as divergências cheguem aos tribunais arbitrais.

A estratégia foi apresentada pelo procurador federal da Advocacia-Geral da União (AGU), José Flávio Bianchi, durante o XIII Congresso CAM-CCBC de Arbitragem. Neste ano, a Procuradoria-Geral Federal (PGF) recriou sua Câmara Permanente de Regulação (CPREG), com o objetivo de coordenar a atuação das agências diante dos efeitos da mudança no sistema tributário.

A estrutura reúne representantes da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), da Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA), da Agência Nacional de Mineração (ANM), da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Também participam da iniciativa a Receita Federal, a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN), o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), a Controladoria-Geral da União (CGU) e a Procuradoria-Geral do Estado de São Paulo (PGE-SP).

A intenção é evitar que cada órgão adote interpretações diferentes sobre os impactos tributários nos contratos de concessão, reduzindo divergências sobre o direito à recomposição e os valores envolvidos.

O histórico da PGF ajuda a explicar a aposta na negociação. Dos 42 processos arbitrais acompanhados pelo órgão, pelo menos 20 envolvem reequilíbrio econômico-financeiro, sendo 11 relacionados à ANTT. Entre os 11 processos já encerrados, nove terminaram em acordo, sete deles construídos no âmbito do Tribunal de Contas da União (TCU).

"A arbitragem funciona melhor como moldura da negociação do que como fábrica de sentenças", afirmou Bianchi.

Dados apresentados pelo sócio de Direito Tributário do BMA Advogados, Hermano Barbosa, dimensionam os possíveis efeitos da reforma sobre diferentes setores regulados.

Em uma concessão rodoviária, a carga tributária nominal incidente sobre a receita de pedágio pode passar de 8,65% para aproximadamente 27% ao longo do período de transição. O primeiro salto ocorreria já em 2027, quando o indicador chegaria a cerca de 13,5%, conforme os cálculos apresentados no painel.

No saneamento básico, a carga nominal projetada subiria de 9,25% para aproximadamente 27% em 2033. Já na distribuição de energia elétrica, a estimativa apresentada aponta relativa estabilidade, com carga próxima de 27%.

Os percentuais são projeções de carga nominal e não representam, necessariamente, o aumento efetivo do custo tributário de cada concessionária. Os créditos de CBS e IBS podem compensar parte dos efeitos da transição, mas o impacto final dependerá das características de cada operação e das regras regulatórias aplicáveis.

A Lei Complementar 214/2025, que regulamentou a reforma tributária, prevê a recomposição dos contratos com a Administração Pública vigentes antes da nova legislação, incluindo concessões, mesmo quando o contrato atribui o risco tributário à concessionária. A regra também prevê o movimento inverso: se a carga tributária diminuir, o poder público deverá revisar o contrato de ofício.

Divulgação

O painel do XIII Congresso CAM-CCBC de Arbitragem abordou os efeitos da reforma tributária nas concessões e a busca por soluções negociadas para conflitos contratuais

CRISTINA WADNER
Advogada especialista em Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro, Internacional e Processual Civil. Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) e diretora regional da Wista Brazil. Proprietária da Advocacia Cristina Wadner
opiniao@portalbenews.com.br

DIREITO

Net-Zero e a conta da transição

A busca de um compromisso para o Net-Zero Framework recoloca na agenda uma preocupação central dos armadores: a fragmentação das regras de descarbonização. A retomada da sessão extraordinária da Organização Marítima Internacional (IMO) está prevista para 4 de dezembro de 2026, condicionada à confirmação pelo Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho em sua 85ª reunião, que acontece entre 30 de novembro e 3 de dezembro de 2026.

A minuta aprovada em abril de 2025 combina metas de intensidade de emissões dos combustíveis por unidade de energia, considerando todo o ciclo de vida, e um mecanismo econômico de conformidade. A adoção formal, cuja discussão foi adiada em outubro daquele ano, permanece em negociação. Aprovação de minuta, adoção e entrada em vigor são etapas distintas.

Na prática, isso significa que o transporte marítimo global vai passar por uma relevante transformação logística e financeira.

No CSN London Maritime Forum, em 13 de outubro, Dorota Lost-Sieminska, diretora jurídica da IMO, indicou convergência quanto à necessidade de medidas técnicas, mas incerteza sobre o componente econômico. O texto final, incluindo metas, prazos e mecanismos de conformidade, permanece em negociação.

No mesmo fórum, a presidente da Câmara de Navegação do Reino Unido, Karrie Trauth, defendeu um compromisso global, ainda que imperfeito, em lugar da fragmentação regional. Em abril de 2026, entidades como ICS, BIMCO e WSC já haviam alertado, em declaração conjunta, para o risco de sobreposição de regimes nacionais e regionais e de cobranças sobre as mesmas emissões.

A defesa de regras comuns tem fundamento econômico: quem investe em navios e combustíveis precisa projetar custos e comparar alternativas. Na minha avaliação, a fragmentação amplia a dificuldade de contratar a longo prazo, porque cada regime pode exigir critérios próprios de apuração, documentação e cumprimento.

Um acordo na IMO não extinguirá automaticamente o EU ETS, sistema europeu de comércio de emissões, nem o FuelEU Maritime, que exige a redução gradual da intensidade de gases de efeito estufa da energia usada a bordo dos navios abrangidos pelo regulamento. Por isso, a União Europeia deverá avaliar a necessidade de ajustar suas normas às novas medidas globais, considerando possíveis sobreposições de obrigações e encargos.

O parágrafo 7 da Regra 36 da proposta de revisão do Anexo VI da Convenção MARPOL, que incorpora o Net-Zero Framework, ressalva a recuperação dos custos de conformidade ligados à responsabilidade operacional, definida pelas decisões sobre combustível, carga, rota ou velocidade. Essa previsão ainda não vigora e não determina, por si, quem deve reembolsar quem. O contrato e o direito aplicável à relação entre as partes serão decisivos para definir essa distribuição.

A obrigação de cumprir exigências perante a autoridade e o direito de recuperar despesas de outro contratante pertencem a planos distintos. Para os armadores, isso exige cláusulas que relacionem o custo à decisão que o gerou, sem desconsiderar deveres próprios relativos à eficiência e à operação do navio.

Nos afretamentos, é preciso identificar quem escolhe e adquire o combustível, quem fornece os dados e como será comprovado o desempenho ambiental. Se mantidos os mecanismos propostos para cobrir déficits e aproveitar excedentes de conformidade, o contrato deverá disciplinar quem financia a regularização e a quem cabem os benefícios econômicos.

Afretadores sucessivos também exigem critérios de atribuição por período, com acertos na entrega e na devolução do navio. Obrigações apuradas após o fim do contrato precisam de prazos e meios de verificação. O ajuste entre as partes deve refletir cada período, preservada a responsabilidade perante a autoridade.

No fornecimento de bunker, a prova dos atributos ambientais deve acompanhar a qualidade física do produto. Certificação, rastreabilidade e acesso aos registros precisam integrar a contratação, assim como as consequências de informações incorretas sobre emissões e o ressarcimento dos custos daí decorrentes.

O etanol ilustra essa necessidade. Em 2026, a IMO reconheceu um fator padrão inicial de emissões até o tanque para uma rota específica de etanol de milho de segunda safra, com cogeração a biomassa. O reconhecimento não abrange todo etanol brasileiro nem representa, isoladamente, o ciclo completo. Seu aproveitamento depende da comprovação dos critérios aplicáveis.

Cláusulas de mudança regulatória devem definir o fato e a data que acionam a revisão, os custos abrangidos e um procedimento de negociação com prazos. É preciso prever também o tratamento do impasse. A eventual recomposição deve apoiar-se na prova do impacto da nova exigência e na distribuição das responsabilidades.

Para os armadores, a previsibilidade necessária aos investimentos passa tanto pela definição de regras comuns quanto pela clareza sobre os custos da transição. Um compromisso global pode reduzir a sobreposição de exigências e cobranças, mas a segurança para contratar dependerá também de cláusulas que distribuam esses encargos conforme o direito aplicável e as responsabilidades de cada parte. A descarbonização será mais viável quando houver coerência entre o que a regulação exige, o que cada participante decide e a conta que lhe cabe pagar.

Cristina Wadner escreve para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras

O TRANSPORTE MARÍTIMO GLOBAL VAI PASSAR POR UMA RELEVANTE TRANSFORMAÇÃO LOGÍSTICA E FINANCEIRA

INDÚSTRIA NAVAL

Submarino da Marinha tem entrega prevista para 2027 após testes

Construído em Itaguaí (RJ), o Almirante Karam é o quarto da Classe Riachuelo e integra programa de transferência de tecnologia e desenvolvimento da indústria naval brasileira

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

O submarino Almirante Karam (S43), construído em Itaguaí, na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, concluiu a primeira imersão estática e avançou para novas etapas de testes antes da incorporação à Marinha do Brasil, prevista para o segundo semestre de 2027. A embarcação é a quarta da Classe Riachuelo e integra o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub), iniciativa estratégica voltada à ampliação da capacidade de defesa naval e ao desenvolvimento tecnológico nacional.

O procedimento foi realizado na região marítima de Itacuruçá, próxima ao Complexo Naval de Itaguaí, e divulgado pela Marinha em setembro. A etapa avaliou a estanqueidade do casco, o funcionamento dos sistemas de bordo e o comportamento da embarcação na água, incluindo parâmetros de equilíbrio, estabilidade, peso e inclinação.

Com a conclusão dessa fase, o submarino seguirá para avaliações mais complexas, que incluem navegação na superfície, imersão dinâmica e testes de desempenho dos sistemas embarcados.

“Para a tripulação, acompanhar a imersão estática é um momento muito importante. É quando passamos a conhecer, na prática, o comportamento do submarino na água. Os dados obtidos nesta etapa aumentam a nossa familiaridade com o meio e contribuem para a preparação dos próximos testes”, afirmou o comandante da embarcação, capitão de Fragata Leandro Amaral.

> COM A CONCLUSÃO DESSA FASE, O SUBMARINO SEGUIRÁ PARA AVALIAÇÕES MAIS COMPLEXAS, QUE INCLUEM NAVEGAÇÃO NA SUPERFÍCIE, IMERSÃO DINÂMICA E TESTES DE DESEMPENHO DOS SISTEMAS EMBARCADOS.

A construção do Almirante Karam é realizada pela Itaguaí Construções Navais (ICN), no âmbito do Prosub, desenvolvido a partir de uma parceria estratégica entre Brasil e França. O programa prevê transferência de tecnologia, capacitação de profissionais e consolidação de uma estrutura industrial especializada no país.

Baseada no projeto francês Scorpène e adaptada às necessidades brasileiras, a Classe Riachuelo inclui os submarinos Riachuelo (S40), Humaitá (S41) e Tonelero (S42), já incorporados à Marinha. O Karam é o quarto da série e ainda passa pelas avaliações que antecedem sua entrada em operação.

Além da construção das embarcações, o programa envolve diferentes áreas da indústria, como metalurgia, eletrônica, engenharia, comunicação, navegação e sistemas de detecção. A manutenção dessas competências no país contribui para ampliar a autonomia tecnológica e a capacidade nacional de construir e manter equipamentos militares complexos.

Para o diretor-presidente da ICN, Pierre Edouard Gille, a primeira imersão estática representa um marco na construção do submarino e na integração dos sistemas da embarcação.

Próxima etapa

O Prosub também contempla o desenvolvimento do submarino brasileiro com propulsão nuclear, o Álvaro Alberto, que terá armamento convencional. O projeto representa uma etapa tecnológica distinta da construção dos submarinos convencionais da Classe Riachuelo.

A iniciativa está relacionada à estratégia brasileira de ampliar a capacidade de proteger seus interesses marítimos, considerando a extensão da costa nacional e a importância econômica das rotas de navegação, do comércio exterior e dos recursos naturais offshore.

TRANSPORTES | Portos

APS firma contrato provisório para área ligada ao Tecon Santos 10

Acordo com a Reliance prevê uso temporário de espaço no Porto de Santos por até um ano ou até a entrada do futuro arrendatário

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A Autoridade Portuária de Santos (APS) firmou contrato provisório com a Reliance Agenciamento e Serviços Portuários para o uso temporário da área SSZ 35.2, no Porto de Santos (SP). O acordo terá duração de até um ano, a partir de 7 de novembro, mas poderá ser encerrado antes caso o vencedor da licitação do Tecon Santos 10 assuma o espaço.

Publicado no Diário Oficial da União (DOU) nesta quarta-feira (21), o contrato abrange a utilização da área e da infraestrutura pública destinadas à movimentação e à armazenagem de granéis sólidos, granéis líquidos e carga geral. A Reliance já operava na área por meio de outro arrendamento provisório.

A assinatura foi autorizada pela Diretoria-Executiva da APS durante reunião realizada em 15 de outubro. O contrato foi formalizado no dia seguinte.

A permanência da Reliance está condicionada ao processo de licitação do Tecon Santos 10, projeto que prevê a implantação de um novo terminal de contêineres na região do Saboó, na margem direita do porto.

Tecon Santos 10

O empreendimento prevê investimentos estimados em R$ 6,45 bilhões e uma área de aproximadamente 622 mil metros quadrados. A capacidade projetada é de até 3,25 milhões de TEU por ano, unidade equivalente a um contêiner de 20 pés.

O futuro arrendamento terá prazo previsto de 25 anos. A entrada do operador definitivo depende da conclusão do processo licitatório.

Até a definição do vencedor e a transferência da área, o contrato provisório permite a utilização temporária do espaço portuário.

TRANSPORTES | Portos

Porto do Itaqui prepara terminal de fertilizantes e amplia infraestrutura

Projeto prevê novo terminal para atender ao agronegócio, enquanto construção do Berço 98 avança com investimento de R$ 400 milhões

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

Divulgação

O Porto do Itaqui prepara o arrendamento de uma área de 21,7 mil metros quadrados para fertilizantes, com contrato previsto de 25 anos e armazenagem de 70 mil toneladas

O Porto do Itaqui, no Maranhão, prepara o arrendamento de uma área destinada à instalação de um novo terminal de fertilizantes, com investimentos previstos de R$ 147 milhões. O empreendimento ocupará o espaço identificado como IQI16 e terá capacidade para movimentar mais de 1 milhão de toneladas por ano. O projeto integra a estratégia de expansão do complexo para atender à demanda do agronegócio, especialmente na região do Matopiba, formada por áreas produtoras do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia.

A área destinada ao terminal tem aproximadamente 21,7 mil metros quadrados. O contrato de arrendamento terá prazo de 25 anos, e a estrutura deverá contar com capacidade estática de armazenagem de 70 mil toneladas. A movimentação anual projetada supera 1 milhão de toneladas de granéis sólidos minerais, com foco no recebimento de insumos utilizados na produção agrícola.

O terminal pretende ampliar a oferta de infraestrutura para o desembarque, a armazenagem e a distribuição de fertilizantes, mercadorias que chegam ao país principalmente por importação. A localização do Itaqui no Arco Norte é considerada estratégica para o atendimento aos produtores agrícolas e para o fluxo de cargas entre o porto e o interior do país.

A presidente da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), Oquerlina Costa, afirmou que o IQI16 integra um planejamento de longo prazo para aumentar a participação do complexo na movimentação de fertilizantes. "O IQI16 faz parte de um plano de longo prazo que prepara Itaqui para atender à crescente demanda por fertilizantes do setor agroindustrial, com maior capacidade, eficiência e segurança jurídica para os investidores. Nosso compromisso é estar entre os três maiores portos de fertilizantes do Brasil e consolidar a liderança do Maranhão no Arco Norte", declarou.

A futura instalação será uma das frentes de ampliação do porto, que também investe na infraestrutura de atracação para receber navios de grande porte e aumentar a capacidade de movimentação de diferentes tipos de carga.

Berço 98

Outra obra em andamento no Itaqui é a construção do Berço 98, que deverá acrescentar mais de 8 milhões de toneladas por ano à capacidade operacional do complexo. Com investimentos estimados em R$ 400 milhões, financiados com recursos próprios da Emap, a estrutura tem previsão de entrega em dezembro de 2026, conforme o cronograma divulgado na conclusão das fundações.

As obras chegaram a uma etapa importante com a concretagem das duas últimas estacas, completando as 350 previstas para as fundações. A conclusão dessa fase permite o avanço dos serviços de implantação das instalações e dos equipamentos necessários ao funcionamento do novo ponto de atracação.

O Berço 98 terá 380 metros de comprimento, 40 metros de largura e profundidade de até 18 metros. As dimensões permitirão receber embarcações de grande porte e ampliar as condições de atendimento aos fluxos de granéis sólidos e outras cargas movimentadas pelo porto. Segundo a administração portuária, a nova estrutura também poderá proporcionar crescimento de aproximadamente 20% no faturamento do complexo.

O projeto prevê trilhos para equipamentos de carregamento de navios, sistemas de combate a incêndio, redes de água e energia elétrica e infraestrutura para fornecimento de combustível às embarcações, operação conhecida como bunker. Também estão incluídos sistemas de drenagem de águas pluviais, tratamento de efluentes sanitários, proteção contra descargas atmosféricas e circuito fechado de televisão, além de instalações de apoio.

"A conclusão das fundações é um marco para o projeto construtivo do Berço 98. Investir em infraestrutura significa investir em eficiência operacional e competitividade, garantindo ao Porto do Itaqui a sua consolidação como um dos portos mais importantes do país", afirmou Oquerlina Costa.

O governador do Maranhão, Carlos Brandão, destacou a expectativa de que a obra contribua para atrair negócios e gerar empregos e renda no estado. O novo berço e o futuro terminal IQI16 fazem parte de iniciativas distintas, mas complementares, de ampliação da estrutura portuária: uma voltada à movimentação de fertilizantes e outra ao aumento da capacidade de atracação e operação do Itaqui.

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 12

BRUNA ESTEVES SÁ
Sócia trabalhista do Sammarco Advogados

opiniao@portalbenews.com.br

DIREITO

A redução da jornada de trabalho e os contratos de arrendamento portuário: os desafios do art. 9º da EC 141/2026

Os limites da regra de transição, o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos e os riscos trabalhistas para as empresas arrendatárias de áreas portuárias

A promulgação da Emenda Constitucional nº 141, em 16 de outubro de 2026, trouxe importantes alterações às relações de trabalho, especialmente com a redução gradual da jornada semanal e a instituição de dois dias de repouso semanal remunerado, sem redução salarial. Entretanto, uma disposição específica da nova emenda merece especial atenção das empresas que mantêm contratos com a Administração Pública, particularmente daquelas que exploram áreas e instalações portuárias mediante contratos de arrendamento.

Trata-se do art. 9º, que estabelece uma regra de transição para os contratos celebrados com a Administração Pública direta e indireta, vigentes na data da publicação da emenda constitucional, cuja execução envolva o emprego direto de mão de obra.

Segundo o dispositivo, a redução da duração normal do trabalho será aplicada após a formalização de aditamento contratual destinado à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, observado o prazo máximo de um ano contado da publicação da Emenda.

A finalidade da norma parece evidente: evitar que a alteração constitucional, ao elevar os custos de mão de obra, comprometa o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos anteriormente celebrados.

A questão, contudo, é saber até onde se estende essa proteção.

Uma regra concebida para a prestação de serviços públicos?

Em uma primeira interpretação, seria razoável compreender que o art. 9º foi concebido especialmente para as empresas prestadoras de serviços diretamente vinculados às necessidades da Administração Pública, como limpeza urbana, vigilância de prédios públicos, conservação, manutenção e outros serviços executados mediante utilização intensiva de mão de obra.

Nessas hipóteses, a redução da jornada, sem correspondente diminuição salarial, interfere diretamente nos custos originalmente considerados na contratação, justificando a necessidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Entretanto, a redação constitucional não restringiu expressamente sua aplicação a essas atividades.

Ao contrário, o § 1º do art. 9º contempla contratos regidos pela legislação de licitações e contratos administrativos, concessões e permissões de serviços e obras públicas, parcerias público-privadas e outros instrumentos de colaboração com a iniciativa privada.

Surge, assim, uma questão particularmente relevante para o setor portuário: estariam os contratos de arrendamento de áreas e instalações localizadas em portos organizados abrangidos por essa disposição?

Os contratos de arrendamento portuário e a interpretação constitucional

Os arrendamentos portuários possuem características próprias. Embora celebrados no âmbito da exploração de bens públicos e submetidos a regime jurídico específico, destinam-se, em regra, à exploração econômica de instalações portuárias por empresas ▶

DE UM LADO, AS ARRENDATÁRIAS PODERÃO SUSTENTAR A APLICAÇÃO DA REGRA CONSTITUCIONAL DE TRANSIÇÃO, CONDICIONANDO A REDUÇÃO DA JORNADA AO ADITAMENTO CONTRATUAL OU AO ENCERRAMENTO DO PRAZO PREVISTO NA EMENDA. DE OUTRO, SINDICATOS E EMPREGADOS TAMBÉM POSSUEM ARGUMENTOS FORTES

TRANSPORTES | Portos > Opinião

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 13

A EC Nº 141/2026 NÃO REPRESENTA APENAS UMA ALTERAÇÃO NA ORGANIZAÇÃO DAS JORNADAS. PARA AS EMPRESAS ARRENDATÁRIAS DE ÁREAS PORTUÁRIAS, PODERÁ SIGNIFICAR TAMBÉM A NECESSIDADE DE REAVALIAR CONTRATOS, CUSTOS OPERACIONAIS, ESCALAS DE TRABALHO E ESTRATÉGIAS JURÍDICAS

privadas, mediante investimentos, utilização de equipamentos e contratação de trabalhadores.

Diferentemente das empresas contratadas para executar serviços diretamente em benefício da Administração Pública, as arrendatárias desenvolvem atividades econômicas relacionadas à movimentação, armazenagem e operação de cargas.

Essa distinção poderia justificar uma interpretação restritiva do art. 9º, afastando sua aplicação aos contratos de arrendamento portuário.

Todavia, não se pode ignorar que o constituinte derivado, ao disciplinar a matéria, não estabeleceu expressamente essa limitação. Se a norma alcança contratos celebrados com a Administração Pública cuja execução envolva emprego direto de mão de obra, sem restringir sua incidência aos contratos de prestação de serviços, há fundamentos relevantes para sustentar sua aplicação também aos arrendamentos portuários, observadas as particularidades de cada contratação.

Afinal, onde a Constituição não estabeleceu distinção expressa, não parece adequado criar, de antemão, uma exclusão absoluta de determinada modalidade contratual.

Isso não significa reconhecer uma aplicação automática e indiscriminada do dispositivo a todos os contratos portuários. Significa, porém, admitir que sua abrangência merece exame jurídico cuidadoso, sobretudo diante da natureza administrativa dos arrendamentos e dos efeitos econômicos da alteração constitucional.

O prazo para o reequilíbrio e os riscos trabalhistas

O ponto mais sensível está na conjugação entre o prazo constitucional de transição e os direitos dos trabalhadores.

O art. 9º estabelece que o aditamento contratual destinado à preservação do equilíbrio econômico-financeiro deverá ser formalizado no prazo máximo de um ano contado da publicação da Emenda Constitucional.

Seu § 2º determina que os empregados alocados na execução desses contratos serão abrangidos pelas novas regras de duração do trabalho na data da formalização do aditamento ou, independentemente dele, ao término daquele prazo.

Portanto, não se trata simplesmente de conceder às empresas um ano para apresentar o pedido de reequilíbrio. O texto constitucional prevê prazo máximo para a própria formalização do aditamento. Enquanto não houver definição sobre a incidência do art. 9º aos contratos de arrendamento portuário, as empresas poderão enfrentar interpretações divergentes sobre o momento a partir do qual deverão observar os novos limites de jornada.

De um lado, as arrendatárias poderão sustentar a aplicação da regra constitucional de transição, condicionando a redução da jornada ao aditamento contratual ou ao encerramento do prazo previsto na emenda. De outro, sindicatos e empregados também possuem argumentos fortes.

E se o reequilíbrio econômico-financeiro for indeferido?

Há ainda uma questão de grande relevância prática, cujas consequências poderão ultrapassar o âmbito administrativo. Imagine-se que determinada empresa arrendatária apresente tempestivamente seu pedido de reequilíbrio econômico-financeiro, fundamentado no aumento dos custos decorrentes da redução da jornada, mas tenha sua pretensão indeferida pela autoridade competente.

Qual seria, nessa hipótese, o tratamento jurídico das horas trabalhadas além dos novos limites constitucionais? O indeferimento do reequilíbrio teria alguma repercussão sobre a exigibilidade das diferenças de horas extras? E quais seriam os riscos de a empresa suportar simultaneamente o aumento dos custos trabalhistas e a ausência de recomposição contratual?

São questões que evidenciam a complexidade da nova disciplina constitucional e a necessidade de examinar, conjuntamente, seus efeitos trabalhistas e administrativos.

A EC nº 141/2026 não representa apenas uma alteração na organização das jornadas. Para as empresas arrendatárias de áreas portuárias, poderá significar também a necessidade de reavaliar contratos, custos operacionais, escalas de trabalho e estratégias jurídicas.

Diante da possibilidade de interpretações divergentes, a adoção de providências preventivas, antes do surgimento de conflitos administrativos ou judiciais, poderá ser determinante para a segurança jurídica das operações portuárias.

Bruna Esteves Sá e os profissionais do Sammarco Advogados escrevem quinzenalmente para o BE News

ROSA DOS VENTOS

Transações, capital e financiamento em portos, óleo e gás e navegação

MATHEUS OLIVA
Jornalista

A semana separou o preço que a tela mostra do preço que alguém paga. A Vale caiu de R$ 72,10 para R$ 66,36 entre 2 e 19 de outubro, perto de 8%, e perdeu R$ 24,6 bilhões de valor de mercado enquanto o Ibovespa subia; a companhia divulga a produção do trimestre em 29 de outubro e, até lá, o que existe é cotação. A Cosan, com o BTG Pactual contratado desde junho e propostas vinculantes recebidas em agosto, encerrou em 21 de outubro a exclusividade sem conseguir vender qualquer fração dos 20,33% da Rumo, lote que vale R$ 7,02 bilhões ao preço de tela de 16 de outubro. Dias antes, transferiu as 377,8 milhões de ações a um fundo do qual é a única cotista. Nenhum real entrou. O capital que de fato se moveu esta semana foi contra contrato, não contra cotação: Shell, TotalEnergies e Petrogal pagam US$ 859 milhões à Petrobras por produção já realizada; a Capital Tankers levantou US$ 930 milhões sobre onze cascos em construção; o Fundo da Marinha Mercante deu prioridade a R$ 585,9 milhões em balsas e empurradores com estaleiro nomeado. Cotação é o que o mercado diz; preço é o que o comprador assina. No Brasil de outubro de 2026, a distância entre os dois é a medida do risco.

MATHEUS OLIVA

COMPRARAM *fusões e aquisições* 3

1 Shell, TotalEnergies e Petrogal pagam US$ 859 milhões à Petrobras por Berbigão e Sururu

A Petrobras receberá cerca de US$ 859 milhões de Shell, TotalEnergies e Petrogal, até novembro, pela equalização de custos e receitas dos campos de Berbigão e Sururu, no pré-sal da Bacia de Santos, que se sobrepõem ao bloco BM-S-11A e à área da Cessão Onerosa, 100% da estatal. Pelos acordos de individualização aprovados pela ANP, a Petrobras passa de 42,5% no bloco a 62,913% em Berbigão e 45,394% em Sururu; Shell fica com 16,125% e 23,742%, TotalEnergies com 14,512% e 21,367%, Petrogal com 6,45% e 9,497%. O acerto reconcilia a produção realizada até 30 de abril de 2026: as sócias devolvem a parcela das receitas que, pela nova divisão, cabia à área exclusiva da Petrobras.

2 International Seaways leva quatro VLCC da Bruton por US$ 370 milhões em ações

A International Seaways, armadora americana de petroleiros, acertou em 16 de outubro a compra da norueguesa Bruton, listada em Oslo, por cerca de US$ 370 milhões, 96% em 3,12 milhões de ações próprias e 4% em caixa, a 0,0519 ação por papel na primeira etapa, com os 50,5% já comprometidos liquidados em 20 de outubro, e o restante em caixa. Entram o Mount Vision, de 300 mil toneladas, entregue em julho e afretado a US$ 95 mil por dia, e três irmãos no estaleiro chinês New Times, com entregas até outubro de 2027, um deles já afretado a US$ 105,7 mil por dia. Para o Brasil, que exporta o óleo do pré-sal em VLCC, US$ 95 mil e US$ 105,7 mil por dia são a diária que a carga brasileira paga hoje.

INVESTIRAM *capex e decisões finais de investimento* 2

3 HMM contrata oito porta-contêineres a GNL por US$ 1,44 bilhão, US$ 180 milhões por navio

A sul-coreana HMM fechou em 20 de outubro com a HD Korea Shipbuilding & Offshore Engineering oito porta-contêineres de 13.000 TEU com propulsão dual-fuel a GNL por KRW 1,92 trilhão, ou US$ 1,44 bilhão, cerca de US$ 180 milhões por unidade. Dois serão construídos na HD Hyundai Heavy, em Ulsan, e seis na HD Hyundai Samho, em Yeongam, com entregas até 2029 e emprego previsto na rota Extremo Oriente–Índia–Mediterrâneo. Para o Brasil, US$ 180 milhões é a referência de custo do navio de 13.000 TEU, o porte dos maiores navios que hoje escalam Santos.

4 Dongwon põe US$ 151 milhões para automatizar um terminal em Busan até 2028

A Dongwon Global Terminal Busan, do grupo sul-coreano Dongwon, anunciou em 21 de outubro investimento de KRW 200 bilhões, cerca de US$ 151 milhões, na automação do terminal oeste do Porto Novo de Busan, com veículos guiados automaticamente, equipamentos de pátio e sistema operacional novo, para conclusão em 2028. O ganho de capacidade não foi informado. Para o Brasil, é o custo de referência de automatizar um terminal de contêineres já em operação, com equipamento de pátio e sistema incluídos.

FINANCIARAM *crédito e project finance* 2

5 Capital Tankers levanta US$ 930 milhões sobre onze VLCC que ainda não existem

A Capital Tankers, do armador grego Evangelos Marinakis, fechou em 20 de outubro US$ 930,3 milhões em financiamento para onze petroleiros de grande porte em construção: US$ 450,6 milhões para cinco de 307 mil toneladas na chinesa Dalian Shipbuilding, US$ 241,8 milhões para três de 320 mil na sul-coreana Hanwha Ocean e US$ 237,9 milhões para três de 306 mil na chinesa Hengli. Os balões no vencimento vão de US$ 39,7 milhões a US$ 60,9 milhões por navio, e os bancos não foram nomeados. Em paralelo, vendeu e realugou o suezmax Amor por US$ 64,5 milhões. Para o Brasil, é a régua de alavancagem: perto de US$ 85 milhões de dívida por casco antes da entrega.

6 Fundo da Marinha Mercante dá prioridade a R$ 585,9 milhões da LHG em dois estaleiros do Norte

A LHG Logística obteve prioridade de R$ 585,9 milhões no Fundo da Marinha Mercante: R$ 327,6 milhões para três empurradores fluviais de 4.800 kW no Estaleiro Juruá, em Iranduba, no Amazonas, em 48 meses, e R$ 258,3 milhões para modernizar 206 balsas mineraleiras no Estaleiro Rio Maguari, em Belém, em 55 meses, com 320 empregos diretos. É a quarta maior rubrica divulgada do pacote de R$ 8,3 bilhões de 8 de outubro, atrás de Mar Azul, Paranaguá e Aracruz, e a primeira da Região Norte com estaleiro, prazo e número de cascos definidos. Prioridade não é contrato de crédito, e o agente financeiro não foi divulgado.

CONTRATARAM *serviços e acordos* 1

7 Transocean soma US$ 550 milhões com duas sondas a quase US$ 500 mil por dia

A Transocean anunciou em 19 de outubro contratos que acrescentam cerca de US$ 550 milhões à carteira firme no Golfo do México americano: o navio-sonda Deepwater Proteus fará dez poços em cerca de 700 dias, aproximadamente US$ 325 milhões, a partir do primeiro trimestre de 2027; o Deepwater Conqueror, cinco poços em cerca de 450 dias, US$ 225 milhões sem mobilização, a partir do terceiro trimestre. O operador não foi identificado. As diárias implícitas ficam entre US$ 464 mil e US$ 500 mil, e é essa a diária de referência para as renovações de sondas no pré-sal.

ENTRARAM E SAÍRAM *private equity e desinvestimento* 3

8 Cosan não vende a Rumo, estaciona 20,33% num fundo e encerra a exclusividade

A Cosan, de Rubens Ometto, comunicou em 21 de outubro o fim do período de exclusividade com os interessados na Rumo sem acordo para alienar qualquer fração da participação, quatro meses depois de contratar o BTG Pactual e dois meses após receber propostas vinculantes. Em 16 de outubro já havia informado a transferência das 377,8 milhões de ações, ou 20,33% da ferrovia, ao FIP Maglev, gerido pelo BTG e do qual é a única cotista: R$ 7,02 bilhões ao preço de R$ 18,58, sem entrada de caixa. A dívida líquida expandida da holding era de R$ 9,22 bilhões em junho.

9 China Merchants, dona do TCP de Paranaguá, desiste de US$ 392 milhões em Colombo

A China Merchants Port anunciou em 15 de outubro a saída do centro logístico de US$ 392 milhões que erguia no porto de Colombo, no Sri Lanka, lançado em 2023 sob concessão de 50 anos, no qual detinha 70% ao lado da local Access Engineering e da autoridade portuária cingalesa, com 15% cada. A autoridade pagará US$ 21,9 milhões à sociedade do projeto em 30 dias; somados aos US$ 7,85 milhões em caixa, cerca de US$ 20,8 milhões voltam à chinesa. O motivo declarado foi a mudança de circunstâncias e de cronograma. Para o Brasil, o dado é o controlador do TCP, em Paranaguá, devolvendo capital em Colombo na mesma semana em que põe à venda um terminal em Qingdao.

10 China Merchants e COSCO leiloam 70% do terminal de minério que recebe os Valemax em Qingdao

China Merchants Port, COSCO Shipping Ports e a singapurense IMC puseram à venda, em leilão na bolsa de ativos de Pequim, 70% do terminal de minério de Dongjiakou, em Qingdao, por preço mínimo de 1,92 bilhão de yuans, cerca de US$ 287 milhões, com propostas até 11 de novembro. As duas estatais têm 25% cada, piso de US$ 102 milhões por fatia, e a IMC, 20%; a Qingdao Port International fica com 30%. O terminal opera desde 2013 e recebe navios de 400 mil toneladas. Para o Brasil, é uma das portas de entrada do minério de Carajás na China que troca de dono.

TRANSPORTES | Aeroportos

Novo aeroporto de Caxias do Sul terá investimento de R$ 146 mi

Obras em Vila Oliva, Caxias do Sul, têm prazo de 36 meses e preveem pista para aeronaves de grande porte, com potencial para ampliar a conectividade aérea regional

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

O Governo Federal autorizou, nesta quarta-feira (21), o início das obras do novo Aeroporto Regional da Serra Gaúcha, em Vila Oliva, distrito de Caxias do Sul (RS). A primeira etapa do empreendimento tem investimento estimado em R$ 146,3 milhões e prazo de execução de 36 meses. O projeto busca ampliar a capacidade da infraestrutura aeroportuária regional e atender à demanda dos setores industrial e turístico.

A ordem de serviço foi assinada durante agenda do ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, em Caxias do Sul. O empreendimento será financiado integralmente com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac), dentro de um plano de investimentos de R$ 200,6 milhões previsto em termo de compromisso entre a União e a Prefeitura de Caxias do Sul.

O contrato da primeira etapa, no valor de R$ 143,08 milhões, foi assinado pelo município em 3 de julho deste ano. A prefeitura é responsável pela contratação das obras, enquanto a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC), vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos, autorizou o início dos trabalhos.

A primeira etapa prevê a construção de uma pista de pouso e decolagem de 1.930 metros de comprimento por 45 metros de largura, além de pista de taxiamento, pátio com oito posições para aeronaves e estruturas operacionais e de segurança. O projeto também inclui sistemas de drenagem, auxílios à navegação aérea, vias de serviço, acessos internos e estacionamento.

A infraestrutura foi dimensionada para receber modelos como Boeing 737 MAX 8, Airbus A320neo e A321neo e Embraer E195-E2. O planejamento reserva espaço para futuras ampliações da pista e para instalações destinadas ao transporte de cargas, à aviação geral, a hangares e ao abastecimento.

A implantação do novo aeroporto busca superar as limitações de expansão do atual Aeroporto Regional Hugo Cantergiani, também localizado em Caxias do Sul. A área de influência do empreendimento abrange municípios como Bento Gonçalves, Farroupilha e Garibaldi, além da Região das Hortênsias, onde estão destinos turísticos como Gramado e Canela.

Impacto econômico

A expectativa do governo é que o novo terminal amplie a conectividade aérea da Serra Gaúcha e fortaleça a atividade industrial de Caxias do Sul, além de facilitar o acesso aos destinos turísticos da região.

Segundo o ministro Tomé Franca, o aeroporto integra os investimentos federais voltados à infraestrutura aeroportuária do Rio Grande do Sul, após os impactos das enchentes de 2024 sobre a aviação no estado.

O prefeito de Caxias do Sul, Adiló Didomenico, também destacou o alcance regional do projeto, que, segundo ele, atende a uma demanda de mais de duas décadas e poderá beneficiar municípios de toda a Serra Gaúcha.

A ordem de serviço marca o início de uma nova etapa de um empreendimento que busca ampliar a capacidade de transporte aéreo e criar condições para o crescimento das atividades econômicas na região.

TRANSPORTES | Aviação

Latam amplia voos entre Vitória e Guarulhos com jato da Embraer

E195-E2, com capacidade para 136 passageiros, fará uma ligação diária entre os aeroportos a partir do fim de novembro

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A Latam Airlines Brasil vai ampliar a oferta de voos entre Vitória (ES) e o Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP) com a introdução do Embraer E195-E2 na rota. A partir do fim de novembro, o modelo, com capacidade para 136 passageiros, será utilizado diariamente em uma das ligações entre os dois aeroportos. Em dezembro, a companhia elevará de 38 para 41 o número de frequências semanais no trecho.

A aeronave será utilizada nos voos LA4592, que parte de Guarulhos às 7h25 e chega a Vitória às 9h, e LA4593, com saída da capital capixaba às 9h40 e chegada a São Paulo às 11h20. Segundo a companhia, as passagens já estão disponíveis nos canais de venda.

A entrada do novo modelo não representa a substituição integral dos Airbus A320 utilizados na rota. A Latam manterá os dois tipos de aeronave na ligação, ajustando a capacidade da operação à demanda de passageiros.

O E195-E2 terá 136 assentos distribuídos em configuração 2-2, com dois lugares de cada lado do corredor e sem poltrona central. A cabine será dividida entre as categorias Economy e Premium Economy, esta última com até 20 assentos, conforme a configuração da aeronave.

Entre os serviços previstos estão Wi-Fi gratuito para clientes cadastrados no Latam Pass, entradas USB-C em todos os assentos e acesso ao Latam Play, plataforma de entretenimento com filmes, séries e músicas.

A incorporação do E195-E2 faz parte do plano de expansão anunciado pelo Grupo Latam em setembro de 2025, que prevê a aquisição de até 74 aeronaves do modelo. A companhia informou que pretende receber 12 unidades até o fim de 2026 e outras 12 em 2027.

Na primeira fase de implantação, 14 aeronaves serão destinadas a 42 rotas, incluindo oito novas ligações e quatro destinos ainda não atendidos pela companhia: Cabo Frio e Macaé (RJ), Ji-Paraná (RO) e Rondonópolis (MT).

Para 2027, a Latam avalia incluir até 18 novos destinos. A empresa não divulgou as cidades em estudo nem confirmou novas rotas para o Espírito Santo.

Atualmente, além de Guarulhos, Vitória tem voos diretos da Latam para Congonhas, em São Paulo, Brasília e Galeão, no Rio de Janeiro.

TRANSPORTES | Aviação

Companhias aéreas terão metas de redução de emissões a partir de 2027

Exigência começará em 1% nos voos domésticos e chegará a 10% em 2037; combustível sustentável de aviação será uma das alternativas para atingir os índices

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

As empresas aéreas que operam voos domésticos no Brasil terão de cumprir metas progressivas de redução das emissões de gases de efeito estufa a partir de janeiro de 2027. A exigência começa com uma redução mínima de 1% em relação às emissões que seriam geradas com o uso exclusivo de combustível fóssil e chegará a 10% em 2037. Uma das alternativas para atingir os objetivos é o uso do combustível sustentável de aviação (SAF, na sigla em inglês), que pode reduzir em até 80% as emissões de dióxido de carbono (CO_2) ao longo de seu ciclo de vida, em comparação com o querosene convencional.

As metas fazem parte do Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), criado pela Lei do Combustível do Futuro, de 2024, e regulamentado em agosto de 2026 pelo Governo do Brasil, com participação dos ministérios de Portos e Aeroportos e de Minas e Energia.

Divulgação

A partir de janeiro de 2027, companhias aéreas brasileiras terão de reduzir em 1% as emissões dos voos domésticos, tendo como referência o uso exclusivo de combustível fóssil

Os percentuais previstos para as companhias aéreas não devem ser confundidos com o potencial de redução de emissões do SAF. Enquanto o índice de até 80% se refere ao desempenho ambiental do combustível em todo o seu ciclo de vida, desde a obtenção da matéria-prima até a utilização nas aeronaves, as metas brasileiras estabelecem a redução mínima que deverá ser alcançada nas operações domésticas.

A regulamentação admite diferentes tecnologias e matérias-primas para a produção do SAF, além de mecanismos complementares para o cumprimento de parte das metas, dentro dos limites estabelecidos. A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) será responsável pelos critérios de certificação e rastreabilidade, enquanto a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) fiscalizará o cumprimento das obrigações pelas empresas aéreas.

Para o secretário nacional de Aviação Civil do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Daniel Longo, a ampliação do uso do SAF é uma das alternativas para reduzir a dependência de combustíveis fósseis no transporte aéreo. Segundo ele, o avanço da tecnologia também depende da capacidade de produção e de condições para incorporar o combustível gradualmente às operações. "O combustível sustentável de aviação representa um avanço importante para reduzir o impacto ambiental do transporte aéreo. O desafio é ampliar sua utilização de forma gradual, garantindo que a redução das emissões venha acompanhada de segurança operacional e condições para o desenvolvimento do setor. O Brasil tem potencial para avançar nessa agenda, aproveitando sua experiência na produção de biocombustíveis", destaca.

Diferentemente do querosene convencional, derivado do petróleo, o SAF pode ser produzido a partir de óleos vegetais, gorduras animais, resíduos agrícolas, óleo de cozinha usado e outras matérias-primas. Esses materiais passam por processos industriais específicos até se transformarem em combustível adequado à aviação.

Justiça torna réus 12 envolvidos em acidente aéreo da Voepass

Denúncia do MPF aponta falhas de manutenção e pressão para omitir problemas nas aeronaves; queda em Vinhedo matou 62 pessoas em 2024

Estadão Conteúdo

Doze pessoas associadas à companhia aérea Voepass tornaram-se rés e vão responder a uma ação penal pela morte dos 62 ocupantes de um avião da companhia que caiu em Vinhedo (SP), no dia 9 de agosto de 2024.

A Justiça Federal recebeu a denúncia oferecida pelo Ministério Público Federal (MPF) contra os envolvidos e instaurou o processo pelos crimes de atentado contra a segurança do transporte aéreo e sinistro em transporte aéreo.

Membros da cúpula da Voepass estão entre os acusados, desde a alta administração até ocupantes de diretorias e outros postos de chefia à época do acidente. A denúncia associa os delitos à cultura organizacional da empresa, que privilegiaria economia de recursos em detrimento da manutenção das aeronaves, de acordo com o MPF. Os nomes dos acusados não foram divulgados.

Também responderão pelos crimes dois funcionários que, embora sem cargos de comando, contribuíram para o acidente, segundo o Ministério Público. Outras quatro pessoas indiciadas pela Polícia Federal (PF) após as investigações firmaram acordos de não persecução penal e, por isso, não foram incluídas na denúncia.

A denúncia afirma que os aviões tinham registros falsos de manutenção ou passavam por reparos precários, com uso de peças de baixa qualidade e sem rastreabilidade. Enquanto isso, equipes supostamente sofriam pressões permanentes para omitir dos livros de ocorrência as falhas que detectavam, seja durante os voos, seja nas inspeções em solo.

A empresa sabia que o modelo ATR 72-500, envolvido no acidente, não possui certificação ou homologação da fabricante para operar em condições críticas de gelo, diz ainda o MPF. Ainda assim, escalou a aeronave para cumprir o trajeto entre Cascavel (PR) e Guarulhos (SP) naquele 9 de agosto, quando alertas indicavam a formação de gelo severo ao longo da rota.

Além do problema de uso inadequado da aeronave, problemas no sistema de degelo provocaram a perda de sustentação do veículo no ar. Pilotos e gestores da Voepass conheciam as falhas do mecanismo havia pelo menos um ano, segundo o MPF, mas a falta de registro oficial das ocorrências permitia que o avião continuasse em operação.

TRANSPORTES | Ferrovias

TCU autoriza acordo para devolução de 3 mil km de ferrovias

Negociação com a FTL prevê indenização de R$ 1,785 bilhão à União e depende da prorrogação do contrato prevista para 2028

Estadão Conteúdo

Divulgação

Na avaliação do relator, ministro Walton Alencar, o acordo negociado pode ser mais vantajoso para a administração pública do que uma eventual caducidade da concessão

O Tribunal de Contas da União (TCU) autorizou nesta quarta-feira, 21, a assinatura de um acordo entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), o Ministério dos Transportes e a Ferrovia Transnordestina Logística (FTL) para a devolução de 3 mil quilômetros de trechos ferroviários inoperantes da Malha Nordeste.

A indenização prevista à União foi mantida em R$ 1,785 bilhão, porém, a decisão não implica pagamento imediato da indenização nem garante a extensão do contrato. A eficácia do acordo está condicionada à futura prorrogação da concessão, prevista para 2028.

Na avaliação do relator, ministro Walton Alencar, o acordo negociado pode ser mais vantajoso para a administração pública do que uma eventual caducidade da concessão. Nesse cenário alternativo, a indenização pelos trechos passíveis de ressarcimento poderia chegar a cerca de R$ 3,1 bilhões, segundo a análise apresentada ao Tribunal.

A solução negociada busca estabelecer condições para a devolução dos segmentos sem operação, evitando a necessidade de encerramento integral da concessão. O entendimento também prevê a definição de responsabilidades sobre os trechos devolvidos e a destinação dos recursos envolvidos, de modo a separar as obrigações da concessionária dos investimentos que poderão ser realizados na malha ferroviária.

A FTL também deverá cumprir obrigações relacionadas à desativação de trechos devolvidos, à regularização ambiental e fundiária e ao georreferenciamento das áreas. O acordo prevê ainda R$ 136,28 milhões em investimentos para mitigar conflitos urbanos.

O Tribunal estabeleceu que os recursos decorrentes do acordo não poderão ser usados para financiar obrigações de manutenção que já cabiam à concessionária. A aplicação dos valores deverá distinguir investimentos de expansão de despesas relacionadas a deveres preexistentes, com critérios objetivos para avaliar eventuais ganhos de capacidade ou funcionalidade.

A autorização do TCU representa uma etapa do processo de negociação, mas a concretização das medidas dependerá de decisões administrativas posteriores. Além da eventual prorrogação contratual, será necessário definir o tratamento de cada segmento ferroviário, incluindo as providências para desativação e as responsabilidades dos órgãos públicos e da concessionária.

O Ministério dos Transportes terá até 36 meses, contados da assinatura dos termos de devolução pertinentes, para indicar quais trechos deverão ou não ser desativados. A ANTT terá prazo para determinar as providências e estabelecer os cronogramas, enquanto os prazos para a concessionária poderão ser suspensos em situações de atraso atribuível ao poder público.

PETRÓLEO E GÁS

Petróleo fecha sem direção única em meio a tensões geopolíticas

Negociações sobre a guerra na Ucrânia, ataques a petroleiros no Oriente Médio e queda dos estoques nos EUA influenciaram as cotações

Estadão Conteúdo

Os contratos futuros de petróleo fecharam sem direção única nesta quarta-feira (21), em meio às negociações para encerrar a guerra na Ucrânia, ataques a petroleiros no Oriente Médio e queda dos estoques nos Estados Unidos.

O Brent para dezembro subiu 0,03% (US$ 0,03), a US$ 108,82 o barril, na bolsa de Londres. Já o WTI para o mesmo mês recuou 0,68% (US$ 0,67), a US$ 97,15, na Nymex.

As cotações perderam força após os presidentes da Rússia, Vladimir Putin, e da Ucrânia, Volodymyr Zelensky, concordarem em retomar negociações trilaterais com Washington. Putin recebeu o enviado norte-americano Steve Witkoff em São Petersburgo, um dia depois de reuniões do representante com Zelensky e líderes europeus em Oslo.

Mais cedo, os preços foram sustentados pela redução de 3,06 milhões de barris nos estoques de petróleo dos EUA na semana.

No Oriente Médio, embarcações petroleiras foram atingidas por projéteis perto do Iraque e de Omã, segundo a agência britânica de Operações de Comércio Marítimo (UKMTO). O chanceler iraniano, Abbas Araghchi, declarou que Teerã busca uma solução diplomática, mas está preparado para se defender.

Apesar dos ataques, os embarques de petróleo da região superaram os níveis anteriores à guerra. Segundo a Kpler, os fluxos pelo Estreito de Ormuz e por rotas alternativas passaram de 24 milhões de barris diários na semana até 18 de outubro, ante 23,3 milhões antes do conflito.

BRASIL EXPORT

ABDInfra reúne TCU e Governo Federal para discutir concessões

Benjamin Zymler critica demora dos projetos ferroviários, enquanto Tomé Franca aborda estudos hidroviários e investimentos em navegação interior

DIANA DO VALE
redacao.jornal@redebenews.com.br

Divulgação/Brasil Export

No encontro da ABDInfra, Benjamin Zymler, Breno Medeiros e Tomé Franca; a reunião abordou o avanço das concessões e R$ 7,6 bilhões previstos para navegação interior

A Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura (ABDInfra) realizou, nesta quarta-feira (21), na Casa Brasil Export, uma reunião institucional para discutir novos modelos de concessão e as perspectivas de desenvolvimento da infraestrutura brasileira. Durante o encontro, o ministro do Tribunal de Contas da União (TCU) Benjamin Zymler abordou novos modelos de concessão, enquanto o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, falou sobre infraestrutura e desenvolvimento para o futuro do Brasil.

Em entrevista ao BE News, Zymler apontou a demora na implementação das concessões ferroviárias e afirmou que a realização de consultas públicas precisa ser acompanhada pela efetiva execução dos projetos.

"Essa é uma frustração, eu acho, de todo o setor de infraestrutura brasileiro, que é uma certa mora na condução das concessões ferroviárias", afirmou.

O ministro destacou que o TCU tem atuado na busca de soluções consensuais para contratos antigos e citou mecanismos como contas vinculadas e investimentos cruzados, que permitem direcionar recursos de concessões mais maduras para projetos ainda em fase inicial.

Ao comentar a fiscalização dos contratos ferroviários, Zymler avaliou positivamente a consulta pública aberta pelo Ministério dos Transportes, mas ressaltou que a iniciativa não substitui a implementação das concessões.

"Para além da consulta pública, é necessária a implementação de fato das concessões para que elas possam ser fiscalizadas", declarou.

Tomé Franca, por sua vez, afirmou que os estudos para concessões hidroviárias continuam em andamento. Segundo ele, a viabilidade dos projetos será avaliada após a conclusão das análises, com discussão pública das propostas e atenção às questões ambientais e às comunidades afetadas.

"Essas discussões são legítimas, são importantes, precisam ser feitas com transparência", disse.

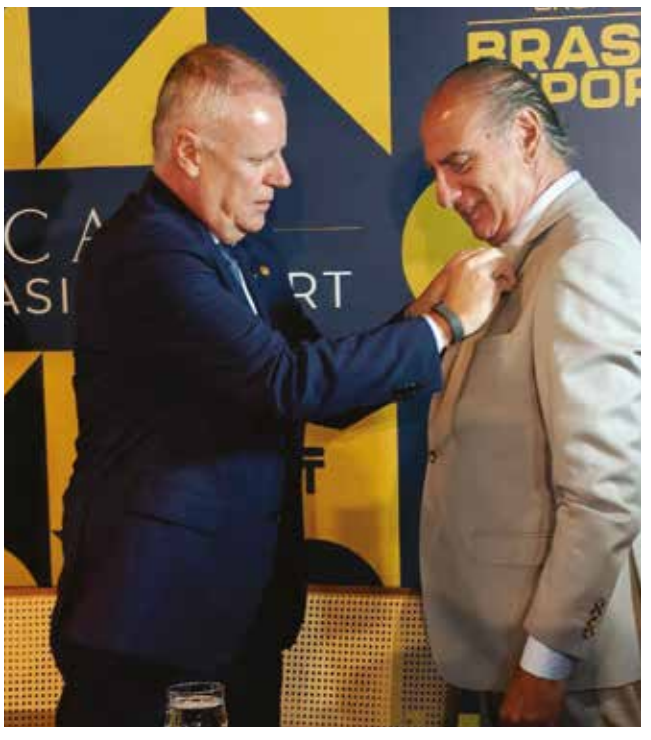
O ministro também informou que há previsão de R$ 7,6 bilhões em investimentos em navegação interior para o próximo ciclo, em projetos que estão sendo estruturados. Segundo Franca, os estudos das concessões ocorrem paralelamente à manutenção da infraestrutura existente, incluindo dragagem, modernização de eclusas e melhorias nas instalações portuárias públicas de pequeno porte, conhecidas como IP4.

A ABDInfra pretende funcionar como um fórum de debates sobre infraestrutura, reunindo representantes do Poder Executivo, do Tribunal Superior do Trabalho (TST), de agências reguladoras e do Judiciário, incluindo desembargadores e juízes.

Mantenedora e novo membro da academia

Durante o encontro promovido pela ABDInfra foi formalizado um acordo que consolida a Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) como a primeira mantenedora da academia. Assinaram o documento o ministro do Tribunal Superior do Trabalho Breno Medeiros, que preside a ABDInfra, e Roberto Oliva, presidente do Conselho Deliberativo da ABTP. No mesmo evento, o desembargador do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região, Fábio Bueno de Aguiar tomou posse como membro do Conselho Consultivo

Divulgação/Brasil Export



Divulgação/Brasil Export

BRASIL EXPORT

Tecon Santos 10 poderá voltar ao TCU se governo alterar regras do leilão

Benjamin Zymler defende concorrência ampla e Tomé Franca prevê conclusão dos estudos em breve; ministros participaram de encontro da ABDInfra

DIANA DO VALE
redacao.jornal@redebenews.com.br

Divulgação/Brasil Export

Na mesa do encontro, Benjamin Zymler, Breno Medeiros e Tomé Franca debateram concessões e investimentos; o leilão do Tecon Santos 10 esteve entre os assuntos tratados

O modelo de concorrência do Tecon Santos 10 poderá voltar à análise do Tribunal de Contas da União (TCU) caso o governo altere as regras do leilão. A possibilidade foi admitida pelo ministro Benjamin Zymler, que defende uma disputa aberta a todos os interessados, sem restrições aos armadores. O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, afirmou que os estudos estão na fase final, mas não apresentou uma data para a publicação do edital.

As declarações foram dadas em entrevistas na Casa Brasil Export, após reunião da Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura (ABDInfra). No encontro, Franca falou sobre infraestrutura e desenvolvimento, enquanto Zymler abordou novos modelos de concessão. A reunião também marcou a assinatura do primeiro termo de mantenedora da Academia.

Segundo Zymler, o TCU recomendou um modelo com limitações à participação de empresas que já atuam no mercado, os chamados incumbentes, e de armadores. Como a recomendação não tem caráter obrigatório, o governo poderá propor outra configuração para o certame.

"A recomendação não tem um caráter cogente, obrigatório, pode o governo eventualmente suscitar uma nova modelagem", afirmou. Nesse caso, um novo edital poderá ser submetido ao tribunal, que, segundo ele, deverá analisá-lo com a rapidez necessária.

Zymler considera que a disputa deveria admitir todos os interessados, com eventuais obrigações de desinvestimento para empresas já estabelecidas, de modo a enfrentar riscos de concentração vertical. "Eu acho que a licitação poderia ser realizada da forma mais ampla possível, com abertura a todos, mas com os incumbentes tendo obrigações de desinvestimentos e sem restrições para os armadores", declarou.

O ministro ressaltou, porém, que o colegiado do TCU decidiu de maneira diferente da posição que ele defendeu e que a decisão deve ser respeitada. O debate envolve a participação de empresas presentes em diferentes etapas da cadeia logística e os possíveis efeitos sobre a concorrência.

Estudos em fase final

Enquanto o modelo permanece em discussão, o Ministério de Portos e Aeroportos busca concluir os estudos do empreendimento. Franca informou que um grupo de trabalho formado por técnicos da pasta e do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), ligado à Casa Civil, está perto de encerrar as análises.

"Será em breve. Eu não tenho ainda uma data, mas será em breve", disse sobre a publicação do edital.

Franca explicou que o processo passou por uma revisão após recomendação do PPI para adequar os estudos do leilão. Segundo ele, as discussões sobre o terminal se estendem há mais de uma década, mas avançaram na atual gestão. "Ele é um processo que teve uma longa discussão nos últimos 10, 12 e 14 anos. E foi exatamente nesta gestão que a gente conseguiu avançar com a discussão e o aprofundamento dos estudos para o leilão do terminal", afirmou.

O ministro citou avanços no Ministério de Portos e Aeroportos, na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e no TCU. Concluída a análise, o grupo de trabalho deverá encaminhar as definições à agência reguladora. "Naturalmente que a gente precisou dar um passo atrás para poder fazer esses estudos", declarou.

O Tecon Santos 10 é um projeto de expansão da infraestrutura de contêineres do Porto de Santos, em São Paulo. De acordo com Franca, o empreendimento deverá ampliar em 50% a capacidade de movimentação de contêineres do maior porto da América Latina.

Diante da saturação da infraestrutura portuária, Zymler defendeu que a escolha do modelo não prolongue a espera pelo terminal. "Isso é um consenso de que o arrendamento do Tecon 10 é alguma coisa importantíssima, urgente. O Porto de Santos, os arrendatários, as empresas envolvidas, está saturado em grande medida", afirmou.

O ministro do TCU disse esperar a conclusão rápida do processo, independentemente do formato do leilão. "A nossa esperança é que, qualquer que seja o modelo a ser adotado na realização da licitação, ela possa sair o mais rapidamente possível", acrescentou.

Questionado sobre a possibilidade de o empreendimento ficar para o próximo governo, Franca manifestou confiança na continuidade da atual gestão. "Estou muito confiante que o presidente Lula vai vencer as eleições e, portanto, a gente possa fazer dentro do nosso conjunto essa importante entrega para a infraestrutura", afirmou.

Apesar da expectativa de conclusão dos estudos, o governo ainda não divulgou a data do edital. O avanço do projeto depende da finalização da análise técnica e da definição das regras de concorrência.

FINANÇAS

Ministro prevê renegociação de R$ 90 bi em 3ª fase do Desenrola

De acordo com o ministro da Fazenda, Dario Durigan, o edital de chamamento dos bancos e de outras instituições será publicado nesta quinta-feira para o processo de habilitação

Agência Brasil

Washington Costa / MF

Dario Durigan explicou que o chamamento público será destinado a bancos, instituições financeiras e fundos de investimento em direitos creditórios

As instituições financeiras poderão apresentar até R$90 bilhões em dívidas antigas a serem renegociadas na primeira etapa do Desenrola 3.0, disse nesta quarta-feira (21) o ministro da Fazenda, Dario Durigan.

Segundo ele, o edital de chamamento dos bancos e de outras instituições será publicado nesta quinta-feira (21), dando início ao processo de habilitação de bancos e fundos interessados em vender carteiras de crédito à União.

Apesar do volume previsto, o custo máximo estimado para a compra de todo esse montante seria de R$ 9 bilhões, considerando o desconto mínimo de 90% exigido pelo programa.

As instituições terão cinco dias úteis para informar o volume de débitos que pretendem oferecer. A etapa será um procedimento para medir o interesse dos credores e o volume de dívidas por faixas de renda.

O chamamento público será destinado a bancos, instituições financeiras e fundos de investimento em direitos creditórios (FIDCs). Para participar da etapa seguinte, os credores deverão apresentar carteiras de dívidas que atendam aos critérios do programa e aceitar as condições mínimas de desconto.

O procedimento será dividido em etapas: 1) Chamamento: publicação do edital para manifestação de interesse dos credores; 2) Apresentação das carteiras: prazo de cinco dias úteis para informar os débitos elegíveis; 3) Definição do leilão: análise do volume apresentado, com separação por faixas de renda; 4) Compra das dívidas: realização do leilão, previsto para novembro, com possibilidade de adiamento para o início de dezembro.

Quanto custará

A estimativa inicial é que os credores apresentem até R$ 90 bilhões em dívidas. Como o programa exige deságio mínimo de 90%, a União pagaria, no máximo, 10% do valor nominal das carteiras adquiridas.

Na hipótese de compra de todo o montante estimado, o desembolso seria de até R$ 9 bilhões. "Se, no limite, esses R$ 90 bilhões de dívidas forem ofertados, de partida a gente saberia que no máximo consumiriam R$ 9 bilhões para a gente adquirir tudo", disse o secretário executivo do Ministério da Fazenda, Rogério Ceron.

O governo, porém, não necessariamente comprará todas as carteiras apresentadas. A intenção é estabelecer um orçamento para o leilão e estimular a concorrência entre os credores, o que pode resultar em descontos superiores ao mínimo exigido.

"A depender do que a gente receber nessas carteiras que os bancos e as instituições financeiras tenham, a gente pode exigir desconto de 93%, 95% no leilão. E aí, no leilão, a depender de como correr o leilão, eu posso conseguir descontos ainda maiores", disse Durigan.

Quais dívidas entram?

O Desenrola 3.0 foi criado por medida provisória assinada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva em setembro. O programa prevê a compra, pela União, de carteiras de crédito com dívidas antigas para viabilizar a renegociação dos débitos com os consumidores.

Entre as condições previstas estão: 1)Dívidas de até R$ 10 mil, considerando o valor original do débito; 2) Atrasos entre 720 e 1.645 dias, o equivalente a aproximadamente dois anos e quatro anos e meio; 3) Débitos de cartão de crédito, incluindo as modalidades rotativa e parcelada, e de crédito pessoal sem consignação em folha; 4) Possibilidade de inclusão de dívidas elegíveis de pessoas físicas e MEIs, conforme as regras do programa.

Dólar sobe 0,18% com eleição no radar

Expectativa de acirramento no pleito contribui para moeda americana avançar a R$ 5,02

Estadão Conteúdo

Após três pregões consecutivos de baixa, em que recuou 1,33% e flertou com o rompimento do piso de R$ 5,00, o dólar exibiu leve alta nesta quarta-feira, 21. A percepção de uma corrida eleitoral muito acirrada às vésperas do segundo turno, somada ao ambiente adverso para divisas latino-americanas, levou a um movimento de ajustes e realização de lucros, segundo operadores.

"O mercado estava mais otimista nos últimos dias com a possibilidade de alternância de poder, mas as pesquisas, em geral, estão vindo muito apertadas. Isso segura o dólar acima de R$ 5,00", afirma o economista Fabrizio Velloni.

Após máxima de R$ 5,0433, no início da tarde, o dólar à vista encerrou a sessão em alta de 0,18%, a R$ 5,0279. Na terça-feira, a divisa fechou no segundo menor nível desde o primeiro turno da eleição presidencial. O dólar acumula baixa de 0,90% na semana e recua 2,84% em outubro, o que eleva as perdas no ano a 8,40%.

Já o Ibovespa acentuou queda na tarde desta quarta-feira e fechou quase 3 mil pontos abaixo da máxima intradia, diante da cautela após pesquisa Quaest do dia mostrar disputa eleitoral mais acirrada.

O índice cedeu 0,86%, aos 206.495,23 pontos, com giro financeiro de R$ 24,6 bilhões, após mínima aos 205.988,00 pontos à tarde e máxima (209.244,71) pela manhã.

JUSTIÇA

PF descobre sala para dinheiro em hangar usado por Willer Tomaz

Descoberta ocorreu em operação que investiga suspeitas de fraudes no INSS. O advogado é amigo do senador Flávio Bolsonaro. Ambos são investigados por lavagem de dinheiro

Estadão Conteúdo

A Polícia Federal encontrou uma sala oculta, com porta reforçada, máquina de contar cédulas e malas vazias, em um hangar do Aeroporto Internacional de Brasília utilizado por empresas de aviação do advogado Willer Tomaz, amigo do senador e candidato à Presidência Flávio Bolsonaro (PL).

Segundo relatório da investigação, os agentes suspeitam que o espaço pudesse ser usado para armazenar dinheiro em espécie e facilitar o transporte de valores em aeronaves particulares. Nenhuma quantia foi encontrada no local.

A descoberta ocorreu em agosto, durante a Operação Sem Desconto, que investiga suspeitas de fraudes e ocultação de patrimônio relacionadas a desvios no Instituto Nacional do Seguro Social (INSS). Após uma primeira busca nos hangares, os policiais receberam uma denúncia anônima e retornaram ao aeroporto. A entrada do compartimento estava escondida atrás de um painel de madeira que imitava uma parede.

No interior, além da máquina de contar dinheiro e das malas, havia estantes e divisórias. A PF avalia se a estrutura foi utilizada para guardar ou transportar recursos e pretende aprofundar a análise dos materiais recolhidos durante a operação, que também resultou na apreensão de quatro aeronaves ligadas às empresas do advogado.

Em nota, a defesa de Willer Tomaz afirmou que a sala-cofre e os equipamentos fazem parte da estrutura operacional destinada à prestação de serviços a empresas de transporte de valores. O advogado negou qualquer uso ilícito do espaço e classificou como infundada a suspeita levantada pelos investigadores.

A descoberta ganhou repercussão também pelo vínculo de Tomaz com Flávio Bolsonaro. Os dois são amigos e, segundo informações reunidas pela PF, viajaram juntos ao exterior.

O senador é investigado em um inquérito separado no Supremo Tribunal Federal (STF), que apura suspeitas de lavagem de dinheiro e evasão de divisas relacionadas à sua ligação com o advogado e a operações envolvendo casas de apostas.

Bets

Willer Tomaz foi a pessoa que fez o maior aporte em bets no País, em 2025, e movimentou R$ 5 bilhões com casa de apostas no período. Ele é investigado por suspeita de lavar dinheiro com jogos online.

A cifra bilionária diz respeito a prêmios que foram apostados novamente. O valor depositado por ele, de R$ 258 milhões, é quase o dobro do aporte feito pelo segundo maior apostador. Tomaz sacou R$ 200 milhões no ano.

Os dados estão em uma nota técnica do Ministério da Fazenda que foi revelada pelo UOL. O Estadão também teve acesso ao documento.

Uma das investigações inicialmente abertas contra Willer alcançou o senador Flávio Bolsonaro (RJ), candidato do PL à Presidência. O inquérito, que tem a relatoria do ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), apura suspeita de lavagem de dinheiro na relação do parlamentar com o advogado.

A Secretaria de Prêmios e Apostas (SPA), da Fazenda, abriu um processo administrativo contra a casa de apostas Blaze por avaliar que a bet não tomou as medidas que deveria tomar para coibir possível lavagem de dinheiro por parte de Willer Tomaz.

Procurado, o advogado afirmou que "os recursos têm origem lícita, são compatíveis com seus rendimentos e constam de sua declaração à Receita Federal".

Também disse que nunca recorreu a ferramenta automatizada nem fracionou operações para contornar qualquer controle.

A Foggo Entertainment, empresa dona da marca Blaze no Brasil, informou em nota que atua em estrita conformidade com a legislação e a regulação vigentes, adotando políticas rigorosas e contínuas de prevenção à lavagem de dinheiro (PLD).

Depósitos e saques

Willer tem um amplo espectro de relações políticas em Brasília. Entre os amigos mais próximos estão Flávio e o senador Weverton Rocha, vice-líder do governo Lula no Senado. Ao longo de 2025, Willer fez 1936 aportes, sendo cada um de R$ 133 mil, em média, e 3.408 saques, com média de R$ 58 mil. A nota técnica do Ministério da Fazenda apontou "múltiplos depósitos ou saques" realizados "em curtíssimo espaço de tempo".

Em 30 de outubro, por exemplo, ele fez 14 depósitos de R$ 500 mil, em horários próximos, o que significou aporte de R$ 7 milhões em um único dia. No dia seguinte, o advogado fez 12 saques de R$ 500 mil em um intervalo de 18 minutos, um total de R$ 6 milhões retirados. O documento aponta suspeitas de uso de sistema automatizado e "dissimulação".

Investigações

Willer é alvo de uma investigação da Polícia Federal por indícios de lavagem de dinheiro com apostas online. Ele também está na mira da Operação Sem Desconto, que apura fraudes no INSS. A investigação suspeita que ele atuou como "hub financeiro" de outros envolvidos no esquema. Em outra frente, o advogado é suspeito de receber informações sigilosas vazadas indevidamente do Superior Tribunal de Justiça (STJ) e do Ministério Público Federal (MPF). As informações são do jornal O Estado de S. Paulo.

Divulgação

No interior de uma sala usada por Tomaz foram encontradas uma máquina de contar dinheiro e malas vazias

JUSTIÇA

Supremo exclui ISS da base do PIS/Cofins: impacto de R$ 35 bi

Por 6 votos a 5, decisão representa uma derrota para a União, que projeta um rombo de até R$ 35,4 bilhões. Ministros ainda vão analisar se a decisão produz efeitos retroativos

Agência Brasil
Estadão Conteúdo

O Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu, por 6 a 5, excluir o Imposto sobre Serviços (ISS) da base de cálculo do PIS/Cofins. A decisão representa uma vitória para o setor de serviços e uma derrota para a União, que estima um rombo de até R$ 35,4 bilhões, de acordo com estimativa publicada na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2026.

O tamanho do impacto, porém, ainda depende da modulação dos efeitos. A discussão será feita em momento posterior, se a Corte for provocada por meio de recursos.

Na modulação, os ministros vão analisar se a decisão produz efeitos em relação ao passado (obrigando a União a devolver valores cobrados) ou se o resultado do julgamento se aplica somente ao futuro. Caso se aplique ao futuro, também será discutida a situação de contribuintes que tinham ações judiciais e administrativas pendentes questionando a cobrança.

O ministro Luiz Fux propôs que a decisão produza efeitos somente para o futuro, a partir da publicação da ata do julgamento, ressalvadas ações judiciais e processos administrativos pendentes até o momento. O ministro André Mendonça se manifestou a favor da proposta. Se essa linha for seguida pelos demais ministros, o impacto deve ser significativamente menor para a União, já que o rombo de R$ 35,4 bilhões alegado pela União considera uma eventual devolução de tributos em relação aos últimos cinco anos.

O julgamento começou no plenário virtual em 2020 e já havia alcançado placar de 5 a 5. Faltava apenas o voto de Fux, que se manifestou hoje a favor da tese dos contribuintes. Ele acompanhou o ministro Celso de Mello, que também foi seguido por Cármen Lúcia, Rosa Weber, Ricardo Lewandowski e André Mendonça.

Já os ministros Dias Toffoli, Alexandre de Moraes, Edson Fachin, Luís Roberto Barroso e Gilmar Mendes votaram a favor da União.

O PIS/Cofins incide sobre a receita das empresas a uma alíquota de 9,25% no regime não cumulativo. Para a corrente vencedora, só podem ser entendidos como "receita" os valores que integrem o patrimônio de quem a recebe. No caso do ISS, o entendimento é que o imposto se qualifica como simples ingresso financeiro, que meramente transita pelo caixa das empresas até ser repassado definitivamente aos cofres públicos.

O placar foi formado com os votos de três ministros aposentados, todos favoráveis aos contribuintes. No julgamento de embargos de declaração (recursos), seus sucessores - Cristiano Zanin, Flávio Dino e Kássio Nunes Marques - poderão se pronunciar.

Antonio Augusto / STF

O ministro Luiz Fux propôs que a decisão produza efeitos somente para o futuro, a partir da publicação da ata do julgamento

Esclarecimento

Em tese, os embargos de declaração servem para esclarecer pontos específicos das decisões, como a modulação dos efeitos e a redação da tese de repercussão geral. Apesar disso, a Corte já mudou decisões de mérito ao analisar recursos. Foi o caso do julgamento da "revisão da vida toda" das aposentadorias do INSS, em que o Supremo decidiu a favor dos aposentados em 2022 e mudou de posição em 2024.

A possibilidade de mudar o resultado do julgamento por meio de recursos foi aventada pelo ministro Gilmar Mendes em 2024. "Temos uma questão que é extremamente delicada. Três colegas que votaram nessa matéria já não estão mais na composição atual do Tribunal, de modo que, por embargos de declaração ou novas suscitações, esse tema será inevitavelmente renovado", declarou o decano na ocasião. Na sessão desta quarta-feira, ele reforçou essa avaliação.

A discussão é um desdobramento da chamada "tese do século", na qual o Supremo fixou, em 2017, o entendimento de que o ICMS não compõe a base de cálculo para a incidência do PIS e da Cofins.

Fachin alerta sobre risco à democracia

Presidente do STF disse que muitas vezes a corrosão começa por meios aparentemente legais

Estadão Conteúdo

O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Edson Fachin, disse que as democracias "raramente morrem por golpes abruptos" e são corroídas "por dentro", por meios "aparentemente legais". Ele discursou sobre os desafios dos tribunais constitucionais nesta quarta-feira, 21, em evento acadêmico realizado na Corte.

"As democracias contemporâneas raramente morrem por golpes abruptos. Corroem-se, muitas vezes, por dentro, e, não raro, por meios aparentemente legais: pela captura gradual das instituições, pelo enfraquecimento dos controles, pela erosão da confiança pública", disse o ministro.

Outro desafio citado por Fachin é o "equilíbrio entre a omissão e o protagonismo" das Cortes constitucionais. "Um tribunal que se retrai diante de violações de direitos fundamentais trai a sua missão. Mas um tribunal que pretende substituir o debate político por sua própria vontade também a trai, pois transforma a guarda da Constituição em governo dos juízes", afirmou.

O discurso foi feito em meio a uma crise institucional do STF, com suspeitas de envolvimento de ministros da Corte com o caso Master.

INTERNACIONAL

Itamaraty acusa Milei de tentar interferir na eleição brasileira

Aliado da família Bolsonaro, presidente argentino usou suas redes sociais para atacar Lula e insinuar possível fraude no segundo turno da disputa eleitoral do próximo domingo

Agência Brasil

O Palácio Itamaraty emitiu nota de repúdio, nesta terça-feira (20), em relação às novas ofensas do presidente da Argentina, Javier Milei, contra o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e por ter insinuado fraude nas eleições.

O líder do país vizinho usou suas redes sociais para atacar o presidente brasileiro e candidato à reeleição e chegou a insinuar fraude nas eleições, cujo segundo turno será disputado no próximo domingo (25). Milei é aliado declarado da família Bolsonaro.

"As ofensas de hoje do Presidente da República Argentina ao Brasil, desta vez dirigidas ao Poder Judiciário e ao sistema de voto eletrônico, constituem nova e inaceitável tentativa de ingerência externa no processo democrático brasileiro", afirmou a pasta das Relações Exteriores.

Em uma postagem na rede social X, Milei compartilhou um trecho da entrevista de Lula ao SBT, concedida na noite de ontem, e escreveu em seguida que espera que "o último truque de campanha suja não inclua roubar a eleição".

Milei ainda compartilhou outro post, desta vez com trecho do debate entre Lula e Flávio Bolsonaro, realizado no último domingo (18), em que chama Lula de "autoritário adorado pelos progressistas locais".

Na nota de repúdio, o Itamaraty aponta que Milei "reitera mentiras" difundidas por aqueles que perderam as eleições e protagonizaram o golpe fracassado, há quatro anos. "Essa antidemocrática manifestação é inaceitável, desequilibrada, e não condiz com a postura que deve ter o chefe de Estado de um país amigo".

Ainda na nota, o Itamaraty reafirmou que "o sistema brasileiro de voto eletrônico é comprovadamente seguro, nunca registrou irregularidades e observadores eleitorais do mundo inteiro já ratificaram essa realidade no primeiro turno das eleições".

E finalizou: "A decisão sobre o futuro do Brasil cabe exclusivamente ao povo brasileiro, que se manifestará livremente nas urnas, e sem qualquer tipo de ingerência externa, no domingo, dia 25".

Reprodução / Redes Sociais

O Itamaraty disse em nota que Milei "reitera mentiras" difundidas por aqueles que perderam as eleições e protagonizaram o golpe fracassado

Relações rebaixadas

As sucessivas agressões verbais de Milei contra Lula e o Brasil resultaram no rebaixamento das relações bilaterais entre Brasília e Buenos Aires nos últimos meses. Desde agosto, o Brasil não mantém mais embaixador na Argentina e determinou que o embaixador argentino deixasse a capital federal. Os insultos do presidente argentino foram considerados um desrespeito inaceitável em relações bilaterais.

Desde então, o Brasil está sendo representado no país vizinho por um Encarregado de Negócios, cargo mais baixo que expressa esse rebaixamento diplomático.

Em 26 de julho, o embaixador brasileiro Bitelli foi convocado a voltar a Brasília após Milei xingar o presidente Lula em convenção partidária do Partido Liberal (PL), que indicou o senador Flávio Bolsonaro a disputar a Presidência da República.

Na ocasião, Milei chamou Lula de "presidiário" e atacou o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes, relator do julgamento que condenou o pai de Flávio, o ex-presidente Jair Bolsonaro, a 27 anos de prisão por tentativa de golpe de Estado.

O Brasil é o principal parceiro comercial da Argentina, em termos de compra e vendas de mercadorias. Os dois principais sócios do Mercosul, que compartilham de uma bicentenária relação diplomática, possuem economias fortemente integradas, especialmente nos setores automotivo e industrial.

Espanha também rebate insulto do argentino

Estadão Conteúdo

O primeiro-ministro da Espanha, Pedro Sánchez, criticou o presidente da Argentina, Javier Milei, por tê-lo chamado de ditador durante visita do líder sul-americano ao país europeu. O Ministério das Relações Exteriores da Espanha também repudiou, em nota, a fala do argentino, a pouco mais de um mês das eleições do país.

"A Espanha soube acolher centenas de milhares de argentinos que fugiram da miséria e da falta de futuro, consequências do sinistro socialismo do século 21, da filial argentina que é o kirchnerismo e cujos efeitos vocês enfrentam regularmente com o inapresentável ditador Pedro Sánchez", declarou Milei durante um discurso no Nueva Economía Fórum nesta quarta-feira.

Falando para apoiadores do Partido Socialista Operário Espanhol (PSOE), Sanchez, que disputa a reeleição no próximo mês, respondeu às declarações, afirmando que, caso a direita assuma o poder poderá fazer com a Espanha o que "infelizmente, Milei está fazendo com a Argentina".

"Os motosserras não constroem nada, destroem. Não unem, dividem e fragmentam. Não fazem nossa economia crescer, afundam-na", afirmou Sánchez. Em fevereiro de 2025, Milei entregou ao fundador do X uma motosserra, equipamento usado pelo argentino como uma metáfora para o corte de gastos públicos.

Em nota, o Ministério das Relações Exteriores espanhol condenou os "insultos e calúnias" de Milei, afirmando que "não aceita interferências externas".

INTERNACIONAL

Negacionismo impulsiona sarampo nos EUA e gera ameaça ao Brasil

Entre os mais de 4,4 mil infectados em território norte-americano, 98% não estavam totalmente vacinados. O bloqueio de casos importados depende da alta adesão à vacinação

Agência Brasil

Mudanças recentes no calendário vacinal dos Estados Unidos, impulsionadas por discursos antivacinação do governo Donald Trump, ajudam a explicar por que o país está passando pelo pior surto de sarampo em mais de três décadas. Mais de 4,4 mil casos já foram confirmados este ano, com três mortes. Entre os infectados, 98% não estavam totalmente vacinados.

A avaliação do diretor do Programa Nacional de Imunizações do Brasil, Eder Gatti, é que os Estados Unidos passam por um período de retrocessos que ameaça todo o continente. "O governo americano, além de chancelar discursos negacionistas, tem um secretário de Saúde, que é o equivalente ao nosso ministro, declaradamente antivacina", destaca.

"Espero que o mundo não olhe isso como exemplo. Eles estão colhendo frutos. A vacina contra o sarampo é uma vacina de bloqueio. Quem se vacina não pega nem transmite. O descontrole de casos lá [nos EUA] está muito relacionado a esse discurso crescente negacionista", complementa o diretor do PNI.

O aumento da ocorrência em outros países aumenta a pressão sobre o Brasil, que registrou 61 casos da doença este ano, a maioria com origem importada. Como não há transmissão sustentada da doença em território nacional desde 2024, o país permanece certificado como área livre do sarampo, mas a manutenção desse status tem sido desafiadora.

Divulgação / Casa Branca

Especialistas brasileiros acreditam que os discursos antivacinação do governo de Donald Trump (foto) ajudam a explicar o surto de sarampo no país

"O nosso certificado foi conquistado em 2016 e perdido em 2019, porque houve a reintrodução da doença na região Norte. Ela se espalhou pelo país e teve um grande surto em São Paulo, com 19 mil casos", lembra Eder Gatti.

"Há uma diferença de postura e resposta muito evidente, que se observa pelos resultados", ele garante.

Em 2023, ano anterior à reconquista do certificado, os índices de vacinação da tríplice viral, dentro do calendário básico infantil, foram de 88% na primeira dose e de 66% na segunda. Já em 2024, a cobertura subiu para 96% e 78%, respectivamente. Neste ano, as taxas preliminares são de 95% na primeira dose e 80% na segunda.

"Apesar do contexto internacional, o Brasil segura a sua certificação e espero que a gente consiga manter esse cenário, porque a gente está falando de uma doença que mata crianças, causa abortos e complicações obstétricas. É uma doença que tem um índice de letalidade muito maior para as populações mais vulneráveis, indígenas e pessoas em situação de pobreza", alerta Gatti.

Perda de confiança

Em agosto, o governo americano reduziu de 17 para 11 o número de imunizantes recomendados para todas as crianças. Trump também estipulou que a vacina tríplice viral, que protege contra o sarampo, a caxumba e a rubéola, aplicada desde a década de 1970, seja separada em três imunizantes distintos, um para cada doença, administrados em ocasiões diferentes.

De acordo com o diretor da Sociedade Brasileira de Imunizações (SBIm), Juarez Cunha, as novas recomendações foram motivadas por questões políticas e não têm base científica, além de serem inviáveis. As vacinas individualizadas contra o sarampo, a caxumba e a rubéola, já não são fabricadas há quase 20 anos. Mesmo assim, o dano é imediato.

Macron: falas de Trump são "estúpidas"

Presidente da França reagiu à postura do americano de culpar imigrantes por protestos

Estadão Conteúdo

O presidente francês Emmanuel Macron disse nesta quarta-feira, 21, que líderes estrangeiros, incluindo os "do outro lado do Atlântico", estão tentando explorar o clima social tenso da França para promover sua própria agenda política.

Protestos contra o aumento do custo de vida levaram a uma onda generalizada de tumultos, saques e depredações na França.

O presidente dos EUA, Donald Trump, usou a violência para mobilizar seus apoiadores políticos, fazendo alegações sem comprovação de que migrantes muçulmanos seriam responsáveis pela agitação e instando Macron a "fechar suas fronteiras e retomar o controle antes que seja tarde demais!".

Macron respondeu dizendo que "houve manipulação estrangeira de informações no rescaldo" dos saques em Paris e em outras cidades francesas no último fim de semana. "E isso levou a comentários tão inaceitáveis quanto estúpidos, de muitas pessoas, inclusive líderes estrangeiros", afirmou.

Questionado por um repórter se ele se referia a Trump, Macron respondeu: "Entre outros."

O presidente francês acrescentou então que houve "imagens geradas por IA retratando cenas que nunca aconteceram de fato na França. Tivemos pessoas alegando que fomos invadidos por hordas de migrantes e islamistas, o que é completamente falso".

O ministro das Relações Exteriores da França, Jean-Noel Barrot, disse que seu gabinete pode fornecer aos países envolvidos os esclarecimentos necessários, "para ajudá-los a evitar espalhar ou amplificar informações falsas e fazer alegações infundadas nas redes sociais".