BE NEWS

SEGUNDA-FEIRA, 2 DE NOVEMBRO DE 2026 | ANO V | Nº 1.472 | **TUDO O QUE MOVE O MERCADO** | DIRETOR-PRESIDENTE FABRÍCIO JULIÃO

portalbenews.com.br

INSIGHT Valter Branco alerta para a demora na expansão dos terminais de contêineres ▶**p3**

VITRINE ESPECIAL Diana Ribeiro destaca os bastidores do início da missão do Brasil Export no Japão ▶**p22**

Divulgação

Cabotagem cresce 3,3% até setembro, impulsionada por cargas feeder

▶**p10**

BE Job

Setores portuário, logístico e de transporte oferecem vagas de emprego no país ▶**p16**

Leopoldo Figueiredo

Missão Brasil Export no Japão

Kawasaki prevê consolidação do comércio de H2V na próxima década

Planos da empresa foram apresentados a integrantes da comtiiva em reunião nesta segunda-feira, em Kobe ▶**p5 a p9**

PORTOS Log-In realiza transbordo de 175 contêineres para enfrentar estiagem no AM ▶**p11**

RODOVIAS Rota Mogiana inicia operação com previsão de R$ 9,4 bi em investimentos ▶**p14**

PETRÓLEO E GÁS Petrobras aumenta preço do querosene de aviação em 7,2% ▶**HUB**

EDITORIAL

Cabotagem cresce, mas exige atenção

O crescimento de 3,3% da cabotagem brasileira nos primeiros nove meses de 2026 é um resultado positivo para um país que ainda tem muito a avançar na utilização do transporte marítimo em sua matriz logística. Os dados divulgados pela Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC) mostram que o setor mantém uma trajetória de expansão, com 1,38 milhão de TEU movimentados até setembro. Entretanto, uma análise mais detalhada dos números revela diferenças importantes entre os segmentos, que precisam ser consideradas na avaliação do desempenho da atividade.

O principal destaque é o avanço das cargas feeder, responsáveis pelo transporte de contêineres vinculados ao comércio exterior entre portos brasileiros. O crescimento de 8,2% no terceiro trimestre demonstra a importância dessa modalidade para a integração dos terminais nacionais às rotas internacionais. A cabotagem exerce, nesse contexto, uma função estratégica ao ampliar as possibilidades de conexão entre os portos e contribuir para uma distribuição mais eficiente das mercadorias. Trata-se de um papel que merece ser fortalecido por investimentos em infraestrutura e pela ampliação da capacidade operacional.

Por outro lado, a perda de ritmo das cargas domésticas merece atenção. Depois de registrar crescimento nos dois primeiros trimestres, esse segmento apresentou retração de 1,9% entre julho e setembro. Embora o resultado acumulado permaneça positivo, a mudança de trajetória acende um sinal de alerta. O transporte marítimo entre portos nacionais representa uma alternativa importante ao modal rodoviário, especialmente nas longas distâncias. Sua expansão depende de condições competitivas, regularidade dos serviços e integração eficiente com os demais meios de transporte.

Outro dado relevante é o avanço de 47,8% nas operações com países do Mercosul entre janeiro e setembro. Apesar de representar um volume menor que o dos segmentos doméstico e feeder, o crescimento evidencia o potencial das conexões marítimas regionais. Ao mesmo tempo, o ritmo geral de expansão das empresas associadas à ABAC está abaixo daquele registrado em 2025. Isso não significa necessariamente uma reversão de tendência, mas recomenda cautela diante de projeções mais otimistas para o fechamento de 2026.

As restrições à navegação na Amazônia acrescentam um desafio ao cenário. A estiagem e a consequente redução do calado disponível exigem adaptações operacionais, aumentam custos e podem comprometer a regularidade do abastecimento de Manaus. A recorrência dessas dificuldades demonstra a necessidade de planejamento de longo prazo, monitoramento das condições dos rios e soluções que reduzam a vulnerabilidade das operações às variações climáticas. A previsibilidade é especialmente importante para as cadeias produtivas que dependem do transporte aquaviário.

Os resultados da cabotagem confirmam a relevância crescente do setor para a logística brasileira, mas também mostram que o avanço não ocorre de maneira uniforme. O fortalecimento das cargas feeder e das operações com o Mercosul deve ser acompanhado por medidas que estimulem o transporte doméstico e ampliem a resiliência da infraestrutura aquaviária. Mais do que celebrar os números positivos, é necessário identificar os obstáculos que ainda limitam o aproveitamento do potencial da cabotagem. O desafio é transformar o crescimento registrado nas estatísticas em ganhos duradouros de eficiência, competitividade e integração logística.

NESTA EDIÇÃO

MANCHETE
5 Missão Brasil Export no Japão: Kawasaki prevê consolidação do comércio de H2V na próxima década

EDITORIAL
2 "Cabotagem cresce, mas exige atenção"
INSIGHT
3 "Fortaleza rompe o silêncio dos leilões portuários", por Valter Branco
BRASIL EXPORT
6 Kobe prepara reurbanização de zona costeira-portuária
7 Ministro Gilmar Mendes defende planejamento de longo prazo e sintonia entre poder público e setor privado
TRANSPORTES | NAVEGAÇÃO
10 Cabotagem cresce 3,3% até setembro, impulsionada por cargas feeder
TRANSPORTES | PORTOS
11 Log-In realiza transbordo de 175 contêineres para enfrentar estiagem no Amazonas
TRANSPORTES | PORTOS > OPINIÃO
12 "Entre o debate e a decisão", por Bruno Orlandi
TRANSPORTES | RODOVIAS
14 Rota Mogiana inicia operação com previsão de R$ 9,4 bi em investimentos
BE JOB | OPINIÃO
15 "Resistir, colaborar ou se omitir: de que lado estamos nas organizações?", por Hudson Carvalho
BE JOB
16 Setores portuário, logístico e de transporte oferecem vagas de emprego no país
HUB
17 Petrobras aumenta preço do querosene de aviação em 7,2%
POLÍTICA
17 Lula: "Tudo que foi prometido vai acontecer"
18 Boulos acusa mercado de fazer "chantagem" em debate fiscal
MTE: 4 mil casos de assédio eleitoral
19 "Não me arrependo de nada do que fiz", afirma Flávio Bolsonaro
Governo já procurou PSD, diz Kassab
JUSTIÇA
20 Justiça derruba sigilo médico sobre a morte de Tancredo Neves
Fux atende AGU em debate sobre bets
INTERNACIONAL
21 Jatinho cai em Palm Beach, na Flórida, e deixa nove mortos
Disney e Universal: 17 são presos
VITRINE ESPECIAL
22 Bastidores da missão do Brasil Export no Japão, com a jornalista Diana Ribeiro

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

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

opiniao@portalbenews.com.br

LOGÍSTICA

Fortaleza rompe o silêncio dos leilões portuários

Após mais de uma década sem novas licitações especializadas, o primeiro edital reacende o debate sobre capacidade e competitividade.

A publicação do edital para o arrendamento do terminal MUC04, no Porto de Fortaleza, traz uma notícia positiva acompanhada de uma constatação incômoda. Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), desde a Lei dos Portos de 2013, foram realizados mais de 70 leilões de arrendamentos portuários no Brasil, mas nenhum destinado exclusivamente a terminais de contêineres. O certame, previsto para 9 de dezembro, marca a retomada dessas licitações após mais de uma década, justamente em um período de expressivo crescimento da movimentação.

O MUC04 terá capacidade projetada de aproximadamente 400 mil TEUs anuais e prazo de arrendamento de 25 anos. Trata-se de um empreendimento desenvolvido sobre infraestrutura já existente, que será reorganizada, modernizada e ampliada. Embora importante para o Nordeste, sua dimensão é relativamente modesta diante das necessidades nacionais. O fato mais relevante talvez não seja o novo investimento, mas o longo intervalo transcorrido desde as últimas licitações especializadas.

Em 2013, os portos brasileiros movimentavam aproximadamente 9 milhões de TEUs. Em 2025, alcançaram 15,3 milhões, segundo a ANTAQ. O crescimento foi próximo de 70%, equivalente a outros 6,3 milhões de TEUs movimentados anualmente. Somente entre 2023 e 2025, o volume passou de aproximadamente 11,6 milhões para 15,3 milhões de TEUs, avanço de quase 32%. Essa aceleração exige atenção porque a implantação de infraestrutura portuária não acompanha, na mesma velocidade, o aumento da demanda.

A ausência de novos leilões, evidentemente, não significa que a capacidade portuária tenha permanecido estagnada. Parte significativa da expansão veio de terminais privados autorizados e de investimentos realizados em instalações existentes. A Portonave, em Navegantes, iniciou suas operações em 2007; o Porto Itapoá, em 2011; e a antiga Embraport, atual DP World Santos, em 2013. Esses empreendimentos foram implantados fora do regime de arrendamento de áreas em portos organizados, ampliando a capacidade disponível e criando alternativas para os usuários.

Em Santos, a Brasil Terminal Portuário (BTP) também começou a operar em 2013, mas sob modelo diferente. Sua instalação ocorreu em área arrendada do porto público, mediante contrato estruturado anteriormente à nova Lei dos Portos. A entrada praticamente simultânea da BTP e da Embraport representou uma ampliação expressiva da capacidade do complexo santista, criando condições para absorver o crescimento posterior da movimentação.

Essa expansão também teve consequências concorrenciais. A entrada de novos operadores ampliou as alternativas de contratação dos usuários e alterou o equilíbrio entre oferta e demanda por serviços portuários. A disponibilidade de capacidade não determina isoladamente os preços, mas influencia as condições de negociação e a concorrência entre terminais. Portanto, discutir concentração econômica sem considerar a oferta de infraestrutura significa deixar de lado uma variável essencial do mercado.

Mais recentemente, novos investimentos reforçaram o protagonismo privado. Em setembro de 2026, a APM Terminals iniciou as operações comerciais de seu novo terminal em Suape, empreendimento que recebeu investimentos superiores a R$ 2 bilhões. Com capacidade inicial de até 400 mil TEUs anuais, a instalação deverá ampliar em aproximadamente 55% a capacidade de movimentação de contêineres daquele complexo. Portonave e Itapoá também vêm realizando ampliações e modernizações, enquanto terminais de Santos investem em equipamentos e produtividade.

Entretanto, existe uma diferença importante entre capacidade nominal instalada e capacidade efetivamente disponível. A

> O TECON SANTOS 10 TALVEZ SEJA O EXEMPLO MAIS EVIDENTE DESSA DISTÂNCIA ENTRE PLANEJAMENTO E EXECUÇÃO. APESAR DE SUA IMPORTÂNCIA PARA AMPLIAR A CAPACIDADE DO MAIOR PORTO BRASILEIRO, O EMPREENDIMENTO PERMANECE SEM EDITAL PUBLICADO. (...) O ADIAMENTO CONTRASTA COM O CRESCIMENTO DA MOVIMENTAÇÃO E COM A PRESSÃO SOBRE A INFRAESTRUTURA SANTISTA

INSIGHT

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 3

> TERMINAIS PRIVADOS E ARRENDAMENTOS EM PORTOS PÚBLICOS NÃO SÃO MODELOS EXCLUDENTES. (...) O DESAFIO ESTÁ EM ESTRUTURAR UMA CARTEIRA PERMANENTE DE PROJETOS, COM PREVISIBILIDADE, SEGURANÇA JURÍDICA E CRONOGRAMAS COMPATÍVEIS COM A DEMANDA, EVITANDO QUE NOVOS INVESTIMENTOS SEJAM DISCUTIDOS APENAS QUANDO SURGEM SINAIS DE SATURAÇÃO

modernização do cais da Portonave, por exemplo, restringiu temporariamente as operações a uma posição de atracação a partir de janeiro de 2024. Somente em agosto deste ano voltou a ser possível receber dois navios simultaneamente. Embora o investimento permita ampliar a capacidade futura, sua execução impôs limitações operacionais durante as obras.

O mesmo raciocínio vale para outros terminais. Restrições de calado, dimensões das embarcações, ocupação dos berços, capacidade dos pátios e limitações nos acessos terrestres podem reduzir a oferta efetiva de movimentação. Por essa razão, índices de utilização devem ser analisados cuidadosamente, sem confundir capacidade nominal com disponibilidade operacional.

Também seria incorreto transformar os 6,3 milhões de TEUs adicionais movimentados desde 2013 em um suposto déficit nacional de igual magnitude. Movimentação e capacidade são grandezas diferentes. Além disso, as restrições precisam ser avaliadas regionalmente. A existência de capacidade disponível em determinado porto não resolve automaticamente a saturação de outro, localizado longe dos centros de produção e consumo ou fora das rotas utilizadas pelos armadores.

A carteira de novos arrendamentos anunciada pela ANTAQ ajuda a dimensionar as necessidades identificadas. Além de Fortaleza, estão previstos o Tecon Santos 10, com capacidade projetada de 3,25 milhões de TEUs anuais; o SSB01, em São Sebastião, com 1,35 milhão; e o ITJ01, em Itajaí, com aproximadamente 1,5 milhão. Somados, os quatro projetos representam cerca de 6,5 milhões de TEUs de capacidade nominal projetada.

Esse número, entretanto, não corresponde a um acréscimo líquido e imediato de capacidade. Parte dos empreendimentos será implantada sobre instalações existentes, alguns contemplam outros perfis de carga e os investimentos serão realizados ao longo dos contratos. Além disso, os projetos ainda dependem de diferentes etapas de estruturação, licitação e implantação. Entre anunciar uma capacidade e disponibilizá-la efetivamente ao mercado podem transcorrer vários anos.

O Tecon Santos 10 talvez seja o exemplo mais evidente dessa distância entre planejamento e execução. Apesar de sua importância para ampliar a capacidade do maior porto brasileiro, o empreendimento permanece sem edital publicado. Em outubro, o Tribunal de Contas da União registrou sua inclusão na carteira de leilões de 2027 a 2030, enquanto persistem as definições sobre a modelagem concorrencial. O adiamento contrasta com o crescimento da movimentação e com a pressão sobre a infraestrutura santista.

As preocupações com concentração econômica e verticalização são legítimas e exigem avaliação técnica. Entretanto, a demora na ampliação da oferta também pode produzir efeitos concorrenciais, mantendo os usuários dependentes de um número limitado de instalações. A questão não deveria se restringir a quem poderá disputar um novo terminal, mas incluir quando e em que condições sua capacidade estará disponível ao mercado.

Terminais privados e arrendamentos em portos públicos não são modelos excludentes. Ambos contribuíram para a evolução do sistema portuário brasileiro e podem continuar desempenhando papéis complementares. O desafio está em estruturar uma carteira permanente de projetos, com previsibilidade, segurança jurídica e cronogramas compatíveis com a demanda, evitando que novos investimentos sejam discutidos apenas quando surgem sinais de saturação.

Fortaleza merece ser reconhecida como uma retomada, mas não como solução. Depois de mais de uma década sem leilões especializados, o país volta a oferecer uma área ao mercado enquanto empreendimentos de maior porte continuam em preparação. A iniciativa privada demonstrou disposição para investir bilhões de reais e a demanda confirmou sua trajetória de crescimento. Resta saber se o planejamento e as licitações dos portos públicos conseguirão acompanhar esse ritmo, antes que a insuficiência de alternativas comprometa ainda mais a eficiência e a competitividade logística brasileira.

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

MISSÃO JAPÃO
BRASIL EXPORT 2026

BRASIL EXPORT

Kawasaki projeta comercialização de H2V na próxima década

Comitiva do Brasil Export em viagem ao Japão conheceu os planos da corporação para consolidar a cadeia de negócios do combustível verde, como o primeiro terminal marítimo especializado na movimentação do produto e sua usina

LEOPOLDO FIGUEIREDO
Enviado especial a Kobe, Japão
leopoldo.figueiredo@redebenews.com.br

Leopoldo Figueiredo

Porto de Kobe conta com o primeiro terminal de embarque e desembarque de H2V do mundo. Instalação foi visitada pela comitiva do Brasil Export na manhã dessa segunda-feira

A Kawasaki Heavy Industries, multinacional japonesa especializada na fabricação de motocicletas, motores, equipamentos industriais, aeroespaciais e navios, projeta a consolidação do mercado global de hidrogênio verde (H2V) e o início efetivo de sua comercialização internacional para a próxima década. Para isso, se prepara com a implantação de terminais portuários para a movimentação do combustível sustentável e, ainda, o desenvolvimento de navios de maiores dimensões para seu transporte e de tanques, para seu armazenamento.

Porém a Kawasaki vê um desafio nessa jornada. O hidrogênio verde não figura entre as primeiras opções de combustíveis sustentáveis do mercado e sua cadeia de negócios precisa crescer.

A análise é do executivo sênior Kazushi Koguchi, do Departamento de Suporte e Desenvolvimento de Negócios, da Divisão da Estratégia de Hidrogênio da Kawasaki Heavy Industries. Na manhã dessa segunda-feira, dia 2, na unidade da Kawasaki no Aeroporto de Kobe, que fica na ilha aeroportuária da cidade, ele recebeu a comitiva da missão do Brasil Export ao Japão, para debater o mercado de H2V e os planos do conglomerado japonês a fim de desenvolver essa cadeia de negócios.

Para Koguchi, o hidrogênio verde é o combustível sustentável de maior potencial atualmente. Ele não fez comentários sobre o alto custo internacional do H2V: no Japão, no ano passado, chegou a ser comercializado por US$ 23 o quilo; no Brasil, por exemplo, seu custo de produção varia de US$ 2,83 e US$ 6,16 por kg, podendo reduzir esses valores em US$ 1,5 com a expansão da demanda. Mas destaca seu impacto no ecossistema. A produção não gera qualquer resíduo poluente, o que leva a ser considerado efetivamente verde se a energia utilizada nessa operação não gerar qualquer carbono.

Leopoldo Figueiredo

Em seguida, participantes da missão internacional foram conhecer a usina de geração de energia a base de H2V, também construída na área do porto

Acreditando nessa visão, a Kawasaki busca consolidar uma infraestrutura logístico-industrial desenhada para transformar o hidrogênio de uma aposta tecnológica em uma commodity global transacionável. E suas principais ações estão concentradas no Porto de Kobe, que também fica na ilha aeroportuária da cidade, na Baía de Kansai, no centro-oeste da ilha de Honshu, no Japão.

Kazushi Koguchi apresentou três iniciativas da corporação voltadas ao mercado de H2V. A primeira foi construção do primeiro navio transportador do combustível, com um tanque de 1.250 metros cúbicos e 116 metros de comprimento, o Suiso Frontier (o nome traz uma peculiariedade - Suiso é Hidrogênio em japonês). O segundo foi a criação do primeiro terminal portuário para embarcar ou desembarcar o produto, o Hy Touch Kobe, com um tanque de armazenagem de 2.500 metros cúbicos, em 2020. E o terceiro envolveu a implantação do primeiro gerador e da primeira usina do combustível, neste ano, ambos no Porto de Kobe.

Como consequência, o complexo portuário tornou-se uma vitrine dessa operação, provando a viabilidade logística dessa cadeia de negócios.

Atualmente, segundo Kazushi Koguchi, a Kawasaki busca desenvolver essas tecnologias. Até 2030, quer ter navios com capacidade individual de transporte de 40 mil metros cúbicos e tanques de armazenagem em terra de 50 mil metros cúbicos. Segundo executivo, são ações essenciais, que vão ajudar nos planos da companhia para consolidar o mercado de H2V.

As ações adotadas pela Kawasaki, para fortalecer a cadeia de negócios do H2VA, puderam ser conhecidas pela comitiva do Brasil Export. Logo após a reunião com Koguchi na manhã de ontem, eles deixaram o aeroporto e foram até a zona portuária, onde puderam conhecer o terminal marítimo especializado no embarque e no desembarque do combustível, seu tanque de 2.500 metros cúbicos e a usina.

BRASIL EXPORT

MISSÃO JAPÃO
BRASIL EXPORT 2026

Kobe prepara reurbanização de zona costeira-portuária

Projetos da Prefeitura para recuperação de áreas foram apresentados para a comitiva do Brasil Export nesta segunda-feira

LEOPOLDO FIGUEIREDO
Enviado especial a Kobe, Japão
leopoldo.figueiredo@redebenews.com.br

Leopoldo Figueiredo

Michiya Mori, da autarquia municipal Kobe Waterfront Development, apresentou os planos da Cidade para recuperar a zona costeira aos integrantes da comtiiva do Brasil Export em viagem ao Japão

A Prefeitura de Kobe, cidade portuária localizada no centro-oeste da ilha de Honshu, no Japão, está acelerando a execução de seu plano diretor Kobe Waterfront Grand Design. O projeto vem transformando antigas áreas de armazéns e instalações operacionais do porto, na zona costeira, em espaços voltados a turismo, lazer e cultura. E agora, envolver novas áreas dessa região. Detalhes dessa estratégia foram apresentados à comitiva da missão internacional do Brasil Export no Japão na tarde desta segunda-feira, dia 2 (horário local, madrugada do mesmo dia no Brasil), em reunião com o chefe da equipe de Desenvolvimento Urbano da autarquia municipal Kobe Waterfront Development, Michiya Mori, na sede da empresa, localizada na própria zona costeira.

A reunião com o executivo foi um dos compromissos do grupo na programação da missão nesta segunda-feira, primeiro dia da missão. A agenda internacional prossegue até quinta-feira, com reuniões em Osaka (cidade portuária vizinha a Kobe) e, a partir de amanhã à noite, em Tóquio, capital do país.

De acordo com Mori, um dos pilares dessa nova fase é a consolidação do Distrito do Pier 2 de Shinko, ancorado pela recém-inaugurada Glion Arena Kobe. Com capacidade para 10 mil pessoas e cercado pelo mar por três lados, a arena serve como casa do time de basquete Kobe Storks e espaço para grandes eventos musicais. O entorno recebeu praças públicas, restaurantes e áreas de convivência à beira-mar.

Agora, para garantir que a transição entre o centro urbano e a orla aconteça de forma contínua, o projeto prevê o aterro gradual do canal de Kyobashi e de antigas bacias de atracação. O espaço ganho com o aterro dará lugar a calçadões, ciclovias e estabelecimentos comerciais entre o Meriken Park, o distrito de Shinko-machi e o antigo Assentamento Estrangeiro.

A infraestrutura náutica também faz parte dos planos. A cidade avança no projeto da Superyacht Base Kobe, idealizada para ser a maior marina do Japão dedicada a embarcações de grande porte, além de abrir espaço para esportes aquáticos e cruzeiros locais.

Leopoldo Figueiredo

Vista aérea do mirante da Torre do Porto de Kobe, a cerca de 105 metros de altura: do local é possível observar a parte da zona costeira que já foi recuperada, inclusive a recém-inaugurada Glion Arena Kobe

Ao mesmo tempo, marcos tradicionais da cidade ganham nova utilidade. O entorno da Kobe Port Tower passou por melhorias de acesso e iluminação, enquanto o sítio histórico do Antigo Campo de Treinamento Naval está sendo convertido em parque público com espaço expositivo em celebração aos 160 anos da abertura do porto.

Logo após a reunião com Michiya Mori, os integrantes da comitiva foram até a Torre do Porto de Kobe, localizada ao lado da Glion Arena Kobe. Com 108 metros de altura, mesma dimensão de um prédio de 36 pavimentos, e considerada como uma das principais atrações turísticas da cidade, ela conta com um mirante em seu penúltimo andar (no último, ficam antenas de TV e rádio). Os participantes do grupo puderam subir até o alto da torre, de onde foi possível observar toda a zona costeira da cidade, tanto a parte já reurbanizada, como as que ainda serão recuperadas.

MISSÃO JAPÃO
BRASIL EXPORT 2026

BRASIL EXPORT

Ministro Gilmar Mendes defende planejamento de longo prazo e sintonia entre poder público e setor privado

Decano do Supremo Tribunal Federal analisou desafios do setor de transportes brasileiro em discurso no jantar de abertura da missão do Brasil Export no Japão

LEOPOLDO FIGUEIREDO
Enviado especial a Osaka, Japão
leopoldo.figueiredo@redebenews.com.br

Leopoldo Figueiredo

Gilmar Mendes defendeu a importância da segurança jurídica, de uma regulação estável e da coordenação entre governo e empresas e compromisso com metas ambientais

O ministro Gilmar Mendes, do Supremo Tribunal Federal (STF), defendeu a necessidade de um planejamento de longo prazo para o setor de transportes e de uma maior sintonia entre o setor público e a iniciativa privada neste segmento, elogiando a realização da missão internacional do Brasil Export no Japão. Esses pontos foram destacados em sua fala no jantar de abertura da missão, ocorrido na noite desse domingo (no horário local, manhã do mesmo dia no Brasil), no Grand Prince Hotel Osaka Bay, em Osaka.

A missão, que reune mais de 60 lideranças do Judiciário, do Legislativo e empresariais, começa oficial nesta segunda-feira, em Osaka, e continua em Tóquio até a próxima quinta-feira. Na agenda, estão visitas técnicas e reuniões com autoridades e empresários locais dos setores de transportes, logística, automação e energia.

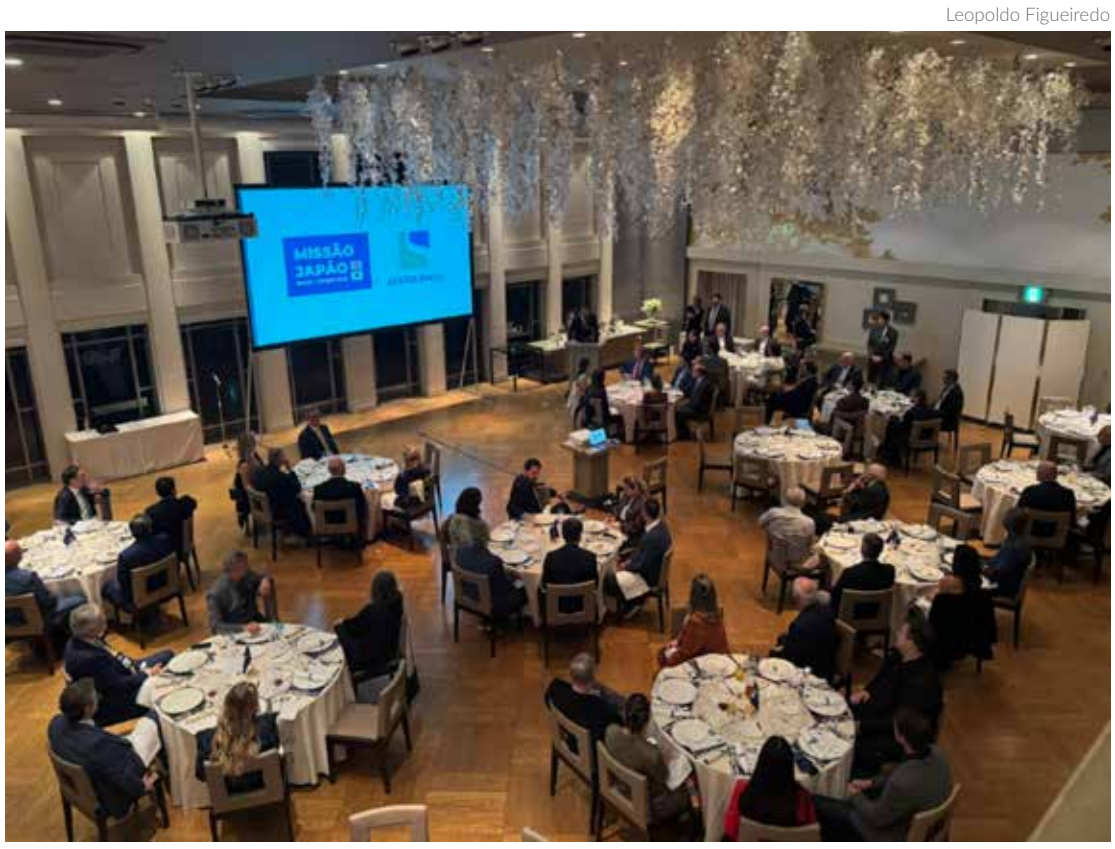
Em seu discurso, o ministro Gilmar Mendes apontou a infraestrutura de transportes como o gargalo decisivo para que o Brasil consiga aproveitar as oportunidades econômicas que se abrem no cenário internacional. Segundo ele, esse obstáculo coloca em risco a própria competitividade da produção nacional. A safra agrícola do Centro-Oeste, os minérios extraídos em Minas Gerais e no Pará e as futuras exportações de hidrogênio verde do Nordeste dependem de uma rede logística que hoje não responde às exigências do comércio global. Sem rodovias, ferrovias, hidrovias e portos eficientes, disse ele, a vantagem comparativa do Brasil fica limitada pelas deficiências dessa malha interna.

O alerta do decano do STF vem em um momento de inflexão nas relações bilaterais. Com um comércio que somou US$ 11,5 bilhões em 2025, Brasil e Japão deram um passo relevante em junho deste ano com o início formal das negociações para um acordo de parceria econômica entre o Mercosul e o país asiático. O agronegócio, que respondeu por mais de US$ 3,3 bilhões em exportações brasileiras para o Japão em 2024, além de setores como minerais estratégicos e energia limpa, despontam como as frentes mais promissoras dessa reaproximação.

Para traduzir esse potencial em acordos concretos, o ministro defendeu que o Brasil busque inspiração no modelo japonês, referência global em automação portuária, integração multimodal e estratégias de descarbonização. O ponto central da mensagem, no entanto, foi o de que a tecnologia é apenas a superfície do processo. A eficiência dos portos e das redes de transporte do Japão, ressaltou, apoia-se em fatores institucionais: segurança jurídica, regulação estável, coordenação entre governo e empresas e compromisso com metas ambientais.

Ao destacar a presença de representantes do poder público e do empresariado na missão internacional, o ministro elogiou a iniciativa do Brasil Export, considerando estratégica a integração proporcionada. E reforçou que a modernização logística do País não se faz isoladamente. A superação dos gargalos exige uma agenda conjunta capaz de dar consistência institucional às decisões de investimento e de garantir que o diálogo atual se transforme em projetos de longo prazo.

Leopoldo Figueiredo



Mais de 60 lideranças empresariais e autoridades do Judiciário, do Executivo e de agências reguladoras participaram do jantar de abertura da missão internacional do Brasil Export

BRASIL EXPORT

MISSÃO JAPÃO
BRASIL EXPORT 2026

O discurso

Confira a íntegra do discurso do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Gilmar Mendes.

Leopoldo Figueiredo

“É EXATAMENTE AÍ QUE SE INSERE O BRASIL EXPORT, HOJE FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES. O FÓRUM PARTE DE UM DIAGNÓSTICO FRANCO: A QUALIDADE DAS ESTRUTURAS QUE MOVIMENTAM CARGAS E PESSOAS NO BRASIL AINDA ESTÁ DISTANTE DO PATAMAR EXIGIDO PELA COMPETITIVIDADE INTERNACIONAL E PELA QUALIDADE DE VIDA DA POPULAÇÃO”

É com grande satisfação que saúdo os participantes da Missão Japão – Brasil Export 2026, iniciativa que reforça a importância do diálogo entre nossos países.

Brasil e Japão construíram uma relação marcada por confiança, intercâmbio e complementaridade econômica. Em 2025, celebramos 130 anos de relações diplomáticas, e é impossível falar desse vínculo sem lembrar a imigração japonesa, que, desde a chegada do Kasato Maru, em 1908, deixou marcas profundas na agricultura, na ciência, na cultura e no próprio modo de trabalhar dos brasileiros. O Brasil abriga, hoje, a maior comunidade nikkei fora do Japão.

Essa história tem tradução econômica concreta: a corrente de comércio entre os dois países alcançou a marca de US$ 11,5 bilhões em 2025. Esse número expressivo demonstra a dimensão dos vínculos existentes e, ao mesmo tempo, o espaço para ampliá-los com visão estratégica.

E o momento não poderia ser mais oportuno. Em 30 de junho deste ano, os Estados Partes do Mercosul e o Japão lançaram formalmente as negociações de um Acordo de Parceria Econômica. Abre-se, assim, uma janela que exige preparo técnico, coordenação e, sobretudo, capacidade de entrega.

No agronegócio, há oportunidades para fortalecer a segurança alimentar e diversificar o comércio, já que, somente em 2024, o Japão importou mais de US$ 3,3 bilhões em produtos agropecuários brasileiros. Na mineração, a cooperação pode contribuir para cadeias de minerais estratégicos essenciais à transição energética. Em energia, combustíveis sustentáveis, hidrogênio e tecnologias de descarbonização oferecem caminhos promissores para inovação e desenvolvimento.

Há, porém, um ponto que une todas essas frentes. O grão que sai do Centro-Oeste, o minério extraído em Minas Gerais e no Pará e, amanhã, o hidrogênio produzido no Nordeste só chegarão ao mercado japonês se encontrarem rodovias, ferrovias, hidrovias e portos à altura. Sem infraestrutura eficiente, a vantagem comparativa se perde no caminho.

É exatamente aí que se insere o Brasil Export, hoje Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes. O Fórum parte de um diagnóstico franco: a qualidade das estruturas que movimentam cargas e pessoas no Brasil ainda está distante do patamar exigido pela competitividade internacional e pela qualidade de vida da população. E essa distância só será vencida com planejamento adequado e com sintonia entre agentes públicos e privados.

O Japão é vanguarda tecnológica global e referência em transição energética e em portos verdes, com maturidade reconhecida em automação portuária, integração multimodal, logística autônoma e estratégias de descarbonização. Viemos aprender com quem já percorreu boa parte do caminho que o Brasil precisa trilhar.

Mas aprender com a experiência japonesa exige olhar além dos equipamentos e dos terminais automatizados. Por trás de cada porto eficiente há planejamento de longo prazo, regulação estável, coordenação entre governo e empresas e um compromisso duradouro com metas ambientais. A tecnologia é a parte mais visível desse processo; as instituições que a sustentam são o que permite reproduzi-la.

Por isso esta comitiva é, deliberadamente, multidisciplinar. Reúne autoridades públicas, juristas, formuladores de políticas e lideranças do setor privado, porque a modernização da infraestrutura não é tarefa de um só ator.

Que este encontro aproxime autoridades, juristas e lideranças empresariais, convertendo diálogo em projetos, investimentos e resultados duradouros.

Meus sinceros agradecimentos.

MISSÃO JAPÃO
BRASIL EXPORT 2026

Leopoldo Figueiredo

Magistratura deve estar próxima da sociedade, diz ministro do TST

O ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Breno Medeiros defendeu que "a magistratura" não pode estar distante da sociedade, apontando a importância de o Judiciário ouvir do cidadão comum às lideranças empresariais. Ele foi uma das autoridades que discursou durante o jantar de abertura da missão do Brasil Export ao Japão, na noite desse domingo, em Osaka. Medeiros, que também preside a Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura (ABDInfra), ainda destacou a importância da missão, ao proporcionar informação e conhecimento estratégicos ao desenvolvimento e promover uma melhor integração entre autoridades e a sociedade.

Leopoldo Figueiredo

Presidente do TCU planeja troca de informações com autoridades japonesas

O presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), ministro Vital do Rêgo, destacou a importância da troca de informações entre os governos brasileiro e japonês, a fim de melhorar a fiscalização do setor de infraestrutura nacional. Ao discursar no jantar de abertura da missão internacional do Brasil Export no Japão, ocorrido em Osaka, na noite desse domingo, Vital disse que pretende se reunir com representantes da corte de contas da nação asiática para tratar sobre controle externo. "Quero saber como eles fazem para auditar infraestrutura de forma tão rápida, como fazem valer os contratos de longo prazo, que é isso que todos nós temos como expectativa", destacou.

Ricardo Buteri

Fabrício Julião defende integração entre setor empresarial e autoridades

Durante o jantar de abertura da missão internacional no Japão, o CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, destacou o papel desta iniciativa em aproximar as lideranças empresariais participantes com as autoridades, uma integração que visa o desenvolvimento dos segmentos de transportes, logística, comércio exterior e energia. E enfatizou a inédita participação da Associação Brasileira de Direito da Infraestrutura (ABDInfra). A importância da aproximação e de um maior diálogo entre o poder público e o setor privado também foi apontada pelo CLO da Santos Brasil, Ricardo Buteri, em seu discurso no evento.

Ricardo Buteri

TRANSPORTES | Navegação

Cabotagem cresce 3,3% até setembro, impulsionada por cargas feeder

Transporte ligado ao comércio exterior ganha espaço, enquanto movimentação doméstica perde força no terceiro trimestre

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A navegação de cabotagem brasileira movimentou 1,38 milhão de TEU entre janeiro e setembro de 2026, crescimento de 3,3% em relação ao mesmo período do ano passado. O resultado foi sustentado pelas cargas feeder, ligadas ao comércio exterior, que superaram o volume de contêineres domésticos transportados pelas empresas associadas à Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC). Os dados constam do levantamento estatístico divulgado pela entidade.

No terceiro trimestre, a cabotagem alcançou 480.572 TEU, alta de 3% na comparação anual. As cargas feeder cresceram 8,2%, para 245.467 TEU, enquanto a movimentação doméstica recuou 1,9%, para 235.105 TEU. A trajetória dos dois segmentos foi distinta ao longo do ano: o transporte doméstico avançou 8,3% no primeiro trimestre e 4,2% no segundo, antes da queda entre julho e setembro. Já o feeder, após recuar 12% nos três primeiros meses, cresceu 7,6% no trimestre seguinte.

No acumulado até setembro, as cargas feeder somaram 711.748 TEU, alta de 0,7% sobre 2025, ante 670.046 TEU domésticos, com expansão de 3,2%. A modalidade feeder compreende o transporte marítimo entre portos brasileiros de contêineres com origem ou destino no exterior. Já a carga doméstica circula entre portos nacionais para atender ao mercado interno.

Mercosul em alta

Além da cabotagem, a ABAC acompanha as operações com países do Mercosul. Esse transporte cresceu 14% no terceiro trimestre, para 41.762 TEU, e 47,8% nos primeiros nove meses do ano, quando atingiu 120.488 TEU. Foi a maior expansão percentual entre os três segmentos, embora o volume permaneça inferior ao das cargas domésticas e feeder.

Incluindo as operações do Mercosul, as empresas de navegação associadas movimentaram 1.502.282 TEU de janeiro a setembro, avanço de 4,5% ante igual período de 2025. Apenas no terceiro trimestre, foram 522.334 TEU, alta de 3,8%. O ritmo de crescimento acumulado ficou abaixo do registrado no fechamento de 2025, quando o volume total das associadas havia aumentado 23,6% em relação a 2024.

Para o diretor-executivo da ABAC, Luis Resano, o avanço das cargas feeder reforça a integração entre o transporte marítimo nacional e as rotas internacionais. “Ao conectar os portos brasileiros às grandes rotas internacionais, as EBNs ampliam o alcance do comércio exterior e contribuem para uma operação logística mais eficiente e competitiva”, afirmou.

Estiagem e perspectivas

A evolução do setor ocorre em um período de restrições à navegação na Amazônia. A redução do nível dos rios diminui o calado disponível para os navios, exigindo ajustes no carregamento e, em alguns casos, transbordos para balsas no atendimento a Manaus. Em entrevista ao portal Portos e Navios, reproduzida pelo Sinaval, Resano mencionou dificuldades relacionadas às limitações de navegação e à autorização da sobretaxa de seca, cobrada para compensar custos adicionais das operações na vazante.

Segundo o executivo, informações da autoridade marítima na última semana de outubro indicavam calado máximo recomendado em torno de 10,2 metros. A recuperação dos níveis dos rios, porém, ainda poderia levar de uma a duas semanas para se refletir em pontos do acesso fluvial à capital amazonense, como a passagem do Tabocal e a enseada do Madeira.

A ABAC prevê que a movimentação permaneça pressionada em outubro e novembro, com possibilidade de recuperação mais intensa em dezembro, caso melhorem as condições de navegação e sejam transportadas as cargas represadas pela estiagem. Resano projetou crescimento do setor próximo de 10% no fechamento de 2026, expectativa condicionada ao comportamento das operações no último trimestre.

Divulgação

Entre julho e setembro, o transporte feeder avançou 8,2%, enquanto as cargas domésticas recuaram 1,9%, mostrando desempenhos distintos nos dois segmentos da cabotagem

TRANSPORTES | Portos

Log-In realiza transbordo de 175 contêineres para enfrentar estiagem no Amazonas

Operação no píer flutuante do Grupo Chibatão, em Itacoatiara, reduz o calado dos navios e permite manter o transporte de cargas até Manaus

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

Divulgação

Com a redução do nível dos rios amazônicos, parte da carga dos navios é transferida para balsas em Itacoatiara, permitindo a continuidade das viagens até Manaus durante a vazante

A Log-In Logística Integrada realizou sua primeira operação de alívio de carga de 2026 no píer flutuante provisório do Grupo Chibatão, instalado em Itacoatiara (AM). Ao todo, 175 contêineres foram transferidos do navio Log-In Endurance para balsas, em uma operação destinada a reduzir o calado da embarcação e permitir a continuidade da viagem até Manaus diante das restrições sazonais de navegação provocadas pela estiagem dos rios amazônicos.

O navio chegou a Itacoatiara transportando 2.212 TEU, unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés. Com a retirada de parte da carga, a embarcação passa a exigir menor profundidade para navegar, adequando-se às condições dos rios durante o período de vazante. Os contêineres transferidos seguem para a capital amazonense em balsas.

A operação faz parte da estratégia desenvolvida pela Log-In em parceria com o Grupo Chibatão para preservar o fluxo de mercadorias destinadas ao Amazonas. O transporte aquaviário é fundamental para o abastecimento do Polo Industrial de Manaus e do comércio regional, especialmente no recebimento de insumos industriais, componentes eletrônicos e produtos de consumo.

A diminuição do nível dos rios durante a estiagem reduz a profundidade disponível para a navegação e pode impor restrições ao carregamento dos navios. Nessas condições, o transbordo de parte das mercadorias permite que as embarcações prossigam viagem com menor calado, evitando a necessidade de descarregar toda a carga antes da chegada ao destino.

A solução foi adotada pela primeira vez em 2024, durante um dos períodos mais críticos de seca registrados na região. Naquele ano, as condições de navegação exigiram que os navios descarregassem toda a carga em Itacoatiara, de onde os contêineres eram transportados até Manaus por balsas.

Em 2026, o cenário é diferente. Como os níveis dos rios estão mais elevados do que os observados no mesmo período de 2024, o terminal passou a realizar operações de alívio parcial. Dessa forma, as embarcações podem chegar a Itacoatiara com maior volume de mercadorias, descarregar apenas a quantidade necessária para reduzir o calado e seguir até Manaus.

O procedimento diminui a quantidade de contêineres submetidos a uma segunda movimentação, embora continue exigindo uma estrutura logística complementar para o transporte das cargas transferidas às balsas.

Monitoramento

Apesar das restrições operacionais enfrentadas pela navegação, a estiagem de 2026 apresenta condições diferentes das registradas em 2024. Segundo o Serviço Geológico do Brasil (SGB), os níveis dos principais rios da Bacia Amazônica permanecem dentro dos padrões considerados normais para esta época do ano.

Em boletim divulgado em 21 de outubro, o órgão informou que o rio Negro continuava em processo regular de vazante, enquanto o rio Amazonas apresentava redução de nível em trechos como Itacoatiara, Parintins, Óbidos e Careiro. O levantamento também identificou volumes de chuva abaixo da média em diversas bacias hidrográficas, situação que exige o acompanhamento contínuo das condições de navegabilidade.

A redução sazonal da profundidade dos rios interfere diretamente no planejamento das operações de transporte. Para os armadores, a necessidade de limitar o volume embarcado ou realizar transbordos pode representar custos adicionais e aumento do tempo de movimentação das mercadorias, especialmente nas rotas destinadas ao Polo Industrial de Manaus.

A Marinha do Brasil também estabeleceu medidas adicionais de segurança da navegação para o período de estiagem de 2026. A Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental publicou normas específicas para as operações e homologou o píer flutuante do Grupo Chibatão.

Estrutura e operação

O píer provisório chegou a Itacoatiara em 18 de setembro, após iniciar o deslocamento de Manaus no dia anterior. A estrutura tem 277,5 metros de extensão e dispõe de três guindastes para movimentação de cargas, além de um equipamento de apoio.

O funcionamento foi planejado para ocorrer 24 horas por dia, com a participação de aproximadamente 150 profissionais. A operação exige a coordenação entre navios porta-contêineres, balsas, guindastes e equipes de apoio para garantir a transferência das mercadorias e a continuidade das viagens.

A Log-In participa da iniciativa desde sua implantação, em 2024. Segundo o diretor-executivo de Navegação da companhia, Felipe Gurgel, a operação realizada em outubro é resultado de um planejamento desenvolvido ao longo do ano em conjunto com o Grupo Chibatão.

"Essa operação é um marco desse ano na operação da Log-In. Foi um trabalho feito ao longo de muito tempo, ao longo desse período, desse ano, em conjunto com o Grupo Chibatão. E hoje a gente está concluindo essa etapa", afirmou o executivo.

TRANSPORTES | Portos

BRUNO GALOTI ORLANDI
Secretário de Assuntos Portuários e Emprego da Prefeitura de Santos, mestre e doutorando em Gestão e Políticas Públicas pela Fundação Getúlio Vargas (FGV)
opiniao@portalbenews.com.br

GESTÃO

Entre o debate e a decisão

Um projeto de infraestrutura pode reunir viabilidade técnica, investidores interessados e importância econômica reconhecida. Ainda assim, transformar planejamento em execução exige algo que nem sempre aparece nas planilhas: a capacidade de coordenar decisões entre instituições que possuem atribuições distintas. No setor portuário, essa articulação é fundamental para dar previsibilidade aos investimentos e garantir que os projetos avancem.

A expansão dos portos, afinal, não se resume à construção de terminais ou à aquisição de equipamentos. Envolve acessos, condições de navegação, regulação, inovação e relações com as cidades. Cada frente tem seus próprios responsáveis e exigências. O desafio não está em eliminar essas particularidades, mas em evitar que sejam tratadas como assuntos desconectados. Uma decisão tecnicamente adequada em determinada área precisa considerar os efeitos que produz sobre as demais.

É por isso que vejo o planejamento de longo prazo como um exercício de construção coletiva, e não apenas de projeção de números. O Plano Setorial Portuário (PSPort) 2050 oferece uma oportunidade para aproximar visões sobre capacidade, integração entre modais e necessidades futuras da infraestrutura. As contribuições recebidas podem ajudar a definir prioridades, considerando a realidade operacional do setor e as condições necessárias para colocar os projetos em prática. Um plano ganha força quando orienta escolhas, e não quando se limita a registrar intenções.

Essa mesma preocupação esteve presente nos debates do Fórum Nacional Brasil Export, que acompanhei em Brasília, no início de outubro. As discussões sobre modernização regulatória, competitividade e gestão portuária reforçaram uma convicção: conhecimento técnico e investimentos precisam caminhar junto com o diálogo entre as instituições. Fóruns como esse cumprem um papel importante ao aproximar quem formula políticas, quem opera, quem investe e quem conhece os impactos das decisões. Seu valor, porém, também está no que se constrói depois, fora dos auditórios.

Santos oferece um exemplo recente e concreto. A aprovação preliminar, pela Autoridade Portuária de Santos (APS), da proposta de transferência do terminal marítimo de passageiros para o Valongo, acompanhada de um plano de investimentos de quase R$ 600 milhões, representa um avanço importante. Ainda existem etapas técnicas, regulatórias e contratuais até a concretização da mudança, e reconhecê-las é parte da responsabilidade com que projetos dessa dimensão precisam ser conduzidos.

O significado dessa iniciativa vai além da nova localização de um terminal. Aproximar a chegada dos turistas do Centro Histórico fortalece a relação entre a atividade de cruzeiros, o comércio, os serviços e a revitalização urbana. Ao mesmo tempo, a proposta deve atender às exigências da operação portuária. Essa interlocução permite que as necessidades sejam consideradas em conjunto, sem que uma instituição assuma o papel de outra. É assim que um investimento setorial pode ampliar seus benefícios para a cidade.

A relação Porto–Cidade revela, aliás, uma lição aplicável ao planejamento nacional: projetos que avançam isoladamente correm o risco de deixar questões essenciais para depois. A capacidade operacional precisa conversar com os acessos e a mobilidade. Novas tecnologias devem dialogar com a formação profissional. O crescimento da atividade econômica precisa encontrar meios de se traduzir em oportunidades para a população. Integrar essas dimensões desde o início significa tomar decisões mais completas e reduzir dificuldades futuras.

Isso não pressupõe unanimidade. Diferenças de competência, avaliação e prioridade fazem parte da administração pública e da atuação empresarial. O que importa é dispor de canais de interlocução que permitam examinar alternativas com rigor, estabelecer responsabilidades e acompanhar encaminhamentos. A qualidade da articulação não se mede pelo número de reuniões ou pela quantidade de propostas apresentadas, mas pela capacidade de convertê-las em resultados verificáveis.

O Brasil tem projetos capazes de ampliar sua competitividade logística. Transformar esse potencial em realidade exige investimentos, capacidade técnica e articulação entre instituições dispostas a construir soluções conjuntas, respeitando as diferentes competências e perspectivas. Afinal, o desenvolvimento de um país também depende da capacidade de trabalhar em torno de objetivos comuns. Entre o debate e a decisão, o que faz diferença é a qualidade do trabalho conjunto e, sobretudo, o resultado que ele entrega à sociedade.

Bruno Galoti Orlandi escreve quinzenalmente para o BE News, com seus textos publicados às segundas-feiras

A RELAÇÃO PORTO–CIDADE REVELA, ALIÁS, UMA LIÇÃO APLICÁVEL AO PLANEJAMENTO NACIONAL: PROJETOS QUE AVANÇAM ISOLADAMENTE CORREM O RISCO DE DEIXAR QUESTÕES ESSENCIAIS PARA DEPOIS. A CAPACIDADE OPERACIONAL PRECISA CONVERSAR COM OS ACESSOS E A MOBILIDADE. NOVAS TECNOLOGIAS DEVEM DIALOGAR COM A FORMAÇÃO PROFISSIONAL

SOLUÇÕES COMPLETAS PARA VOCÊ

A Santos Brasil é referência nacional em operação portuária e logística integrada, conectando o Brasil aos principais mercados globais. Com inovação e excelência operacional, oferecemos soluções completas que garantem eficiência, segurança e agilidade aos nossos mais de 9 mil clientes, movendo negócios e impulsionando o comércio internacional.

Great Place To Work. Certificada FEV 2026-FEV 2027 Brasil

UN GLOBAL COMPACT
Pacto Global Rede Brasil

SANTOS BRASIL

TRANSPORTES | Rodovias

Rota Mogiana inicia operação com previsão de R$ 9,4 bi em investimentos

Nova concessionária assume 520 quilômetros de rodovias nas regiões de Campinas e Ribeirão Preto; contrato terá duração de 30 anos

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A concessionária Rota Mogiana SPE S.A. assume neste domingo (1º) a administração de aproximadamente 520 quilômetros de rodovias e acessos estaduais nas regiões de Campinas e Ribeirão Preto, no interior paulista. O contrato, firmado com o Governo de São Paulo, prevê investimentos de R$ 9,4 bilhões ao longo de 30 anos, com obras de ampliação de capacidade, recuperação da infraestrutura e melhorias operacionais. A malha atende 22 municípios, com uma população estimada em 2,3 milhões de habitantes.

Com a assinatura do Termo de Transferência Inicial, a empresa passa a responder pela operação, conservação, monitoramento e atendimento aos usuários. Do total de rodovias concedidas, 346 quilômetros eram administrados pela Renovias e outros 174 quilômetros estavam sob responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem (DER-SP).

Nos dois primeiros anos de contrato, estão previstos R$ 544,2 milhões em investimentos. Os recursos serão destinados à recuperação do pavimento, melhorias de sinalização e drenagem, manutenção de pontes e viadutos, adequação de defensas metálicas e iluminação. A concessionária também deverá disponibilizar atendimento 24 horas, com serviços de guincho, socorro médico, câmeras de monitoramento e centro de controle operacional.

Ampliação da malha

O programa de investimentos contempla 217 quilômetros de duplicações, 138 quilômetros de faixas adicionais e terceiras faixas e 86 quilômetros de vias marginais. Também estão previstas 58 novas passarelas, 129 interseções, 24 obras de arte especiais, como pontes e viadutos, e a construção ou adequação de 151 dispositivos de acesso.

Entre as principais intervenções estão as ampliações de capacidade da SP-340, entre Campinas e Mogi Guaçu, e da SP-350, entre Casa Branca, Itobi e São José do Rio Pardo. O contrato inclui ainda duplicações em outros corredores e a implantação do contorno viário de Águas da Prata.

As melhorias destinadas ao transporte coletivo e à circulação de pedestres e ciclistas incluem 36,8 quilômetros de ciclovias e 135 pontos de ônibus. As estruturas cicloviárias serão implantadas em trechos da SP-107, em Artur Nogueira, Holambra, Jaguariúna e Santo Antônio de Posse, e da SP-342, em Águas da Prata.

Tarifas e descontos

Com o início da concessão, será encerrado o sistema Ponto a Ponto de Jaguariúna. Segundo o Governo de São Paulo, a tarifa do trecho terá redução de 50%, benefício que será estendido a todos os motoristas, independentemente de cadastro no programa anterior.

O contrato também estabelece o Desconto de Usuário Frequente (DUF), com abatimentos de 10% para 11 a 20 passagens e de 20% para 21 a 30 passagens pelo mesmo pórtico, conforme as condições previstas para sua aplicação.

A implantação do sistema eletrônico de cobrança Siga Fácil ocorrerá gradualmente. Nos novos pontos de cobrança, o início da tarifação estará condicionado à execução e comprovação das melhorias iniciais e à disponibilização dos serviços exigidos pelo contrato.

A fiscalização ficará a cargo da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp). O contrato foi formalizado em 27 de agosto, e as obras serão executadas conforme o cronograma estabelecido para os 30 anos da concessão.

Antonio Augusto / STF

A nova concessão reúne trechos antes administrados pela Renovias e pelo DER-SP, com previsão de duplicações, faixas adicionais e melhorias nos acessos ao longo de 30 anos

Obras na Padre Manoel da Nóbrega terão novos desvios a partir de amanhã

As obras de modernização da Rodovia Padre Manoel da Nóbrega (SP-055), no litoral paulista, terão novos desvios de tráfego a partir de terça-feira (3), em Itanhaém. As alterações serão necessárias para a construção de viadutos nos quilômetros 315+300 e 333+500. As intervenções integram um pacote de investimentos superior a R$ 500 milhões, com conclusão prevista para o fim de 2027.

A rodovia possui mais de 21 frentes de trabalho em diferentes etapas. O projeto contempla 23,5 quilômetros de vias marginais entre Itanhaém e Peruíbe, três novas passarelas, modernização de outras 23 estruturas e melhorias na pavimentação, drenagem, iluminação e sinalização.

Os desvios serão implantados gradualmente, com direcionamento dos veículos da pista principal para as marginais. Em 9 de novembro, estão previstas novas interdições nos quilômetros 322, 328 e 333+500. Durante as intervenções, as marginais utilizadas terão sentido único, acompanhando o fluxo da rodovia, e velocidade máxima de 40 km/h.

As obras são executadas pela Concessionária Novo Litoral (CNL) e fazem parte do Lote Litoral Paulista, que prevê R$ 4,7 bilhões em investimentos em 212 quilômetros de rodovias de 13 municípios do Alto Tietê, Baixada Santista e Vale do Ribeira.

A concessionária informou que realizará ações de orientação a moradores e comerciantes sobre as alterações no trânsito. Informações sobre os desvios também serão disponibilizadas em seus canais oficiais.

BE JOB | Opinião

HUDSON CARVALHO
Diretor-executivo da BE Academy, consultor em Estratégia de Gestão de Pessoas e especialista em liderança, cultura organizacional e desenvolvimento executivo

opiniao@portalbenews.com.br | elaboreonline@gmail.com

GESTÃO

Resistir, colaborar ou se omitir: de que lado estamos nas organizações?

O que a Resistência Francesa ensina sobre liderança, diversidade, autonomia e integridade nas empresas.

> Aconteça o que acontecer, a chama da Resistência Francesa não deve se apagar e não se apagará"
> *Charles de Gaulle (1890-1970), em 18 de junho de 1940. General e estadista francês que liderou as Forças Francesas Livres durante a Segunda Guerra Mundial e presidiu o país de 1944 a 1946 e de 1959 a 1969*

"Sempre teremos Paris." No clássico filme Casablanca (1942), o personagem Rick Blaine abandona a neutralidade e renuncia ao interesse pessoal para ajudar um líder da resistência ao nazismo.

A história real, porém, começou antes. Em 1940, a França foi derrotada pela Alemanha nazista. Enquanto Philippe Pétain conduzia o país ao armistício e, depois, à colaboração, Charles de Gaulle conclamava, de Londres, à continuidade da luta. Imediatamente, surgiam redes clandestinas sem comando único.

Não equiparo, óbvio, a gravidade da ocupação de uma nação sobre a outra, aos desafios empresariais. Interessa-me como instituições reagem quando seus princípios são testados.

Visão não é autoridade

No "Apelo", discurso radiofônico de 18 de Junho, De Gaulle reconheceu a derrota, mas recusou tratá-la como definitiva. A guerra era mundial; o desfecho estava aberto. Sem comandar o Estado francês, precisaria conquistar legitimidade.

Nas empresas, o cargo autoriza decisões, mas não assegura confiança. Liderar exige interpretar a realidade e admitir o contraditório.

Jean Moulin: unidade sem unanimidade

A Resistência reunia militares, operários, intelectuais e militantes diversos. Jean Moulin articulou movimentos clandestinos e, em 27 de maio de 1943, presidiu a primeira reunião do Conselho Nacional da Resistência, com movimentos, partidos e sindicatos.

A diversidade ampliava competências, mas as rivalidades dificultavam a ação. Reconheço esse desafio enfrentado por áreas que trabalham com prioridades concorrentes. A palavra é "Integração", transformar divergências em compromissos comuns.

Pesquisa de Anita Woolley e colegas, publicada na Science em 2010, associou a inteligência coletiva à sensibilidade social e à participação equilibrada nas conversas. Reunir talentos é sóo primeiro passo. É preciso permitir que contribuam.

As células clandestinas favoreciam a iniciativa local, mas a fragmentação dificultava a coordenação. Em estudo de 2021, Philippe Aghion e colegas observaram melhor desempenho relativo de empresas descentralizadas nos setores mais afetados pela Grande Recessão.

Quem contribui também decide?

Mulheres como Lucie Aubrac e Germaine Tillion tiveram papéis relevantes na Resistência. Ainda assim, nenhuma mulher integrou o Conselho Nacional da Resistência. Contribuir não significou participar das decisões.

Quantas empresas celebram equipes diversas, não só nas questões de gênero, mas concentram decisões em círculos restritos? Diversidade não garante influência. Importa quem decide, de verdade, e chega à liderança.

Conveniência e silêncio

Pétain, herói da Primeira Guerra Mundial, liderou o regime de Vichy, que colaborou com os nazistas e participou da perseguição aos judeus. Prestígio passado não legitima decisões presentes.

Sem equiparar gravidades, gestores encobrem irregularidades para proteger resultados ou superiores. Lealdade pessoal não substitui compromisso institucional.

Seria injusto condenar indistintamente quem não resistiu: sob ocupação, prisão, tortura e morte eram riscos concretos. Nas empresas, porém, prudência não equivale a ignorar violações conhecidas.

Amy Edmondson identificou, em estudo de 1999, associação entre segurança psicológica e comportamentos de aprendizagem nas equipes. Culturas que punem perguntas, discordâncias e relatos de erros incentivam o silêncio. Não podemos exigir coragem individual enquanto toleramos retaliações.

O que permanece depois da crise?

Em março de 1944, antes da libertação de Paris, o Conselho Nacional da Resistência aprovou um programa de libertação e reconstrução democrática, econômica e social. Não bastava combater o presente; era preciso conceber o futuro.

Vejo aí uma lição para a gestão: superar crises não basta se a organização continua dependente de seus dirigentes. É necessário formar lideranças capazes de preservar valores e aperfeiçoar decisões além dos mandatos.

Essa convicção orienta cursos executivos de Regulação e ESG previstos para 2027, desenvolvidos, respectivamente, com Felipe Queiroz, coordenador acadêmico da BE Executive Academy, e Béatrice Dupuy, presidente do Conselho ESG do Brasil Export. Módulos internacionais em Washington e Valência ampliam perspectivas sobre governança.

A formação, ainda que contínua, sozinha, não assegura coerência.
A própria Resistência conviveu com contradições: sua coordenação demorou a amadurecer, e a diversidade não se converteu em representação política equivalente. Propósitos elevados exigem autocrítica.

Em Casablanca, "Sempre teremos Paris" preserva uma lembrança. A escolha de Rick aponta para o futuro: a memória permanece; o legado depende da ação.

De Gaulle nos ensina a sustentar uma direção; Moulin, a coordenar diferenças; Pétain, a reconhecer o preço da conveniência. Mas a pergunta decisiva não é com qual personagem gostaríamos de nos identificar. É o que fazemos quando resultados, interesses e princípios entram em conflito.

A instituição é maior que seus líderes. Seu verdadeiro legado está na capacidade de permanecer íntegra, competente e relevante quando aqueles que hoje a dirigem já não estiverem presentes.

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

BE Job

Setores portuário, logístico e de transporte oferecem dez vagas de emprego no país

De atividades a bordo de embarcações à coordenação de processos de exportação, dez vagas de emprego estão disponíveis para profissionais interessados nos setores portuário, logístico e de transporte. As oportunidades abrangem nove cidades de oito estados brasileiros e contemplam diferentes níveis de escolaridade.

REGIÃO NORTE

▶ *Ensino Superior cursando ou completo em Comércio Exterior, Administração, Relações Internacionais, Logística, Gestão Portuária ou áreas afins.*

OPERADOR(A) DE NAVIOS PLENO
Empresa: Bunge
Cidade: Barcarena (PA)
Atividades: Prestar atendimento aos navios de agenciamento no porto; providenciar liberações perante as autoridades portuárias para atracação, estadia, operação e saída das embarcações; atualizar clientes sobre previsões de chegada e andamento das operações; elaborar documentos técnicos, como Aviso de Prontidão (NOR), cartas para assinatura de B/Ls e relatórios de fatos (SOF); acompanhar operações nos terminais e prestar suporte à documentação aduaneira e aos processos de importação e exportação.
Requisitos: Inglês fluente ou avançado, CNH categoria B ou AB ativa, conhecimento intermediário ou avançado em Pacote Office e experiência no segmento de agenciamento marítimo ou em rotinas operacionais portuárias. Benefícios: Assistência médica e odontológica, auxílio-refeição, previdência privada, seguro de vida, auxílio-transporte, convênio farmácia e auxílio-creche.
Link de inscrição:
Acesse a candidatura

▶ *Ensino não informado*

AUXILIAR DE PORTARIA
Empresa: Super Terminais
Cidade: Manaus (AM)
Atividades: Atuar no controle de acesso, prestar apoio operacional e executar rotinas de portaria, contribuindo para a organização e a segurança das instalações portuárias.
Requisitos: A empresa busca profissionais organizados. Os demais requisitos não foram detalhados na página de carreiras.
Link de inscrição:
Acesse a página de carreiras

REGIÃO NORDESTE

▶ *Ensino Médio completo*

ASSISTENTE DE LOGÍSTICA
Empresa: Bunge
Cidade: Olinda (PE)
Atividades: Apoiar os processos de armazenagem, distribuição e transporte de produtos; acompanhar o envio de mercadorias às transportadoras; participar das atividades de carregamento e expedição; preparar documentos para retirada e entrega de produtos; controlar a documentação de embarque de mercadorias destinadas à exportação; realizar cadastros em sistemas operacionais e auxiliar na contratação de motoristas e transportadoras.
Requisitos: Ensino médio completo e conhecimentos básicos em Pacote Office, especialmente Excel e Word. Ensino superior cursando ou completo em Administração, Logística ou áreas correlatas, conhecimento em SAP e experiência em logística de transporte são diferenciais.
Benefícios: Assistência médica e odontológica, auxílio-refeição, seguro de vida, auxílio-transporte, convênio farmácia e auxílio-creche.
Link de inscrição:
Acesse a candidatura

OPERADOR(A) MULTIMODAL II
Empresa: VLI Logística
Cidade: São Luís (MA)
Atividades: Controlar e executar operações de equipamentos, pátios e instalações, incluindo processos de carga, descarga, embarque e desembarque. Também deverá acompanhar correias transportadoras, elevadores e armazéns, realizar inspeções, registrar ocorrências, acompanhar atividades de limpeza industrial e identificar desvios de segurança e meio ambiente.
Requisitos: Ensino médio completo e disponibilidade para trabalhar em turnos diurnos ou noturnos. Vivência em operações portuárias com grãos, cursos na área de Logística ou Portuária e CNH categoria B são diferenciais. É necessário residir em São Luís ou ter disponibilidade para mudança.
Benefícios: Vale-refeição, vale-alimentação, vale-transporte ou ônibus fretado, participação nos lucros e resultados, previdência complementar e assistências médica e odontológica.
Link de inscrição:
Acesse a candidatura

▶ *Ensino Médio completo*

ANALISTA DE LOGÍSTICA JÚNIOR
Empresa: Bunge
Cidade: Sorriso (MT)
Atividades: Realizar a contratação de caminhões autônomos e transportadoras, negociar prazos e valores de fretes, acompanhar carregamentos e expedições e preparar documentos para retirada e entrega de produtos. Também deverá organizar documentos de embarque de operações de importação e exportação, atualizar cadastros de motoristas e transportadores e acompanhar ocorrências relacionadas ao transporte.
Requisitos: Ensino médio completo e experiência prévia em logística e transportes. Graduação completa ou em andamento em Administração, Logística ou áreas correlatas é desejável. Conhecimento básico em Pacote Office e SAP será considerado diferencial.
Benefícios: Assistência médica e odontológica, auxílio-refeição, previdência privada, seguro de vida, auxílio-transporte, convênio farmácia e auxílio-creche.
Link de inscrição:
Acesse a candidatura

▶ *Ensino Superior completo*

COORDENADOR(A) DE LOGÍSTICA
Empresa: Bunge
Cidade: Dourados (MS)
Atividades: Planejar e programar movimentações logísticas, atualizar cronogramas de transporte, acompanhar a localização e movimentação de produtos e coordenar atividades de carregamento. O profissional também deverá administrar pontos de embarque, analisar fretes, negociar com transportadores e acompanhar o desempenho da equipe.
Requisitos: Graduação completa em Administração, Comércio Exterior, Logística ou áreas correlatas; experiência em gestão de pessoas e logística rodoviária de grãos e commodities do agronegócio. Também é necessário conhecimento em negociação de fretes e administração de estoques.
Benefícios: Assistência médica e odontológica, auxílio-refeição, previdência privada, seguro de vida, auxílio-transporte, convênio farmácia, participação nos lucros e resultados e auxílio-creche.
Link de inscrição: Acesse a candidatura

REGIÃO CENTRO-OESTE

REGIÃO SUDESTE

▶ *Ensino Fundamental completo*

AJUDANTE DE ARMAZÉM
Empresa: Não informado
Cidade: Vitória - ES
Atividades: O ajudante de armazém será responsável pela movimentação manual dos produtos dentro do armazém, seguindo os padrões de manuseio para garantir a conservação da qualidade dos produtos e a segurança própria e de terceiros. No turno matutino, as atividades incluem o recebimento de mercadorias, o abastecimento do armazém, a preparação de cargas para expedição no turno seguinte, a limpeza e organização do espaço após o recebimento e a reembalagem dos produtos conforme a demanda. No turno vespertino, o profissional dará continuidade às atividades do turno anterior, realizará a expedição de cargas para entregas no fim do dia, a reorganização de vasilhames e o apoio à equipe de logística, além de reforçar as práticas de segurança e controle de qualidade e auxiliar na manutenção da organização do armazém.
Link de inscrição:
https://l1nq.com/ds0wiPz

▶ *Ensino Médio completo*

MARINHEIRO AUXILIAR DE CONVÉS
Ensino: Ensino Médio completo
Empresa: Personale Consultoria e Treinamento
Cidade: Santos - SP
Atividades: Atender prontidões e emergências ambientais, incluindo a instalação de cercos preventivos; realizar a descontaminação, a manutenção preventiva e o armazenamento adequado dos equipamentos; executar operações de movimentação, carregamento, descarregamento e transporte de cargas; realizar a atracação e desatracação de navios, incluindo amarração e desamarração; conduzir veículos quando necessário; e elaborar relatórios diários das operações, registrando as evidências e encaminhando os documentos à sede.
Requisitos: CNH categoria B, no mínimo; CIR (Caderneta de Inscrição e Registro) com categoria mínima MAC; e vacinação contra a Covid-19 e febre amarela.
Link de inscrição: https://l1nq.com/n0NtZUB

REGIÃO SUL

▶ *Ensino não informado*

MARINHEIRO DE MÁQUINAS
Empresa: Sináutica
Cidade: Paranaguá - PR
Atividades: Tripular embarcações na função de Marinheiro de Máquinas (MOM), atuando em serviços de apoio portuário e sinalização náutica.
Link de inscrição: https://sl1nk.com/HADzdbM

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

Quer divulgar as vagas de sua empresa? Envie os dados referentes a esses processos seletivos para redacao@redebenews.

POLÍTICA

LEOPOLDO
FIGUEIREDO
E COLABORADORES
leopoldo.figueiredo@redebenewscom.br

QAV mais caro
A Petrobras reajustou em 7,2% o preço médio do querosene de aviação (QAV) vendido às distribuidoras a partir de domingo (1º). O aumento equivale a R$ 0,45 por litro e é o quarto consecutivo aplicado pela estatal. Com a atualização, o combustível passou de aproximadamente R$ 6,24 para R$ 6,69 por litro, acumulando alta de cerca de 84% desde dezembro de 2025.

Pressão internacional
Segundo a Petrobras, o reajuste acompanha a elevação das cotações internacionais do QAV, influenciada pelas tensões no Oriente Médio e pela redução da capacidade de refino na Rússia e na Ucrânia. A companhia informou que utiliza uma fórmula contratual de reajuste mensal para amenizar as oscilações de curto prazo. Nos principais mercados internacionais, os preços podem sofrer alterações diárias.

Custos das companhias
A sequência de aumentos pressiona as despesas das empresas aéreas brasileiras. Segundo a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), a participação do QAV nos custos operacionais das companhias passou de aproximadamente 30% para mais de 45% desde o agravamento dos conflitos no Oriente Médio. O encarecimento do combustível amplia a pressão sobre as tarifas e o planejamento financeiro das empresas.

Biocombustíveis
O Ministério de Minas e Energia (MME) e a Empresa de Pesquisa Energética (EPE) estimam R$ 142 bilhões em investimentos no setor de biocombustíveis entre 2027 e 2036. A projeção consta do Caderno de Biocombustíveis e Combustíveis Sintéticos do Plano Decenal de Expansão de Energia (PDE 2036). Entre os principais destinos dos recursos estão projetos de combustível sustentável de aviação (SAF) e diesel verde, com R$ 39 bilhões, e de biometano, com R$ 31,1 bilhões. A consulta pública do plano permanece aberta até sexta-feira (6).

Etanol e biodiesel
O estudo do MME e da EPE prevê que a oferta brasileira de etanol aumente de 41,6 bilhões para 53,1 bilhões de litros até 2036, com crescimento médio anual de 2,5%. A demanda deverá chegar a 50,7 bilhões de litros, considerando a mistura obrigatória de 30% de etanol anidro na gasolina. Para o biodiesel, a projeção é de consumo total de 14,7 bilhões de litros em 2036, incluindo usos obrigatórios e voluntários. O levantamento também estima uma demanda de aproximadamente 3 bilhões de litros de etanol destinada à produção de SAF e aos usos aquaviário e na aviação agropecuária.

Lula: "Tudo que foi prometido vai acontecer"

Presidente desmentiu especulações sobre revogação de programas sociais e criticou "mentirosos de sempre"

Estadão Conteúdo

Ricardo Stuckert

Lula disse que voltará a percorrer o Brasil para agradecer pela mobilização social durante o segundo turno eleitoral

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) disse ter certeza de que as propostas anunciadas durante a campanha presidencial serão implementadas. "Tudo aquilo que foi prometido na campanha, pode ficar certo que vai acontecer", declarou. O comentário foi feito em publicação nas redes sociais neste domingo, 1º de novembro.

Além de medidas que já estavam tramitando, como a proposta que altera a Constituição Federal para redefinir regras sobre segurança pública, o governo de Lula apresentou uma série de promessas na área econômica e social.

A lista inclui um pacote para microempreendedores individuais (MEIs), com perdão de dívidas tributárias e aumento do teto de faturamento para enquadramentos como MEI. O Pé-de-Meia Universitário e o Desenrola 3.0 são outros exemplos.

Com o impacto fiscal, as promessas anunciadas pelo presidente vão exigir ajustes no Orçamento de 2027, se forem feitas no próximo ano. Lula também comentou neste domingo que nenhum programa social será revogado e apontou para a possibilidade de novos programas ou aprimoramento de políticas públicas já existentes.

"Não acredite nos mentirosos de sempre que vivem tentando vender desgraça e infelicidade para nosso povo", disse ele, ao comentar sobre especulações de eventual revogação de programas sociais. O presidente reeleito no último domingo, 25, também disse que voltará a percorrer o Brasil "para visitar cada Estado" para agradecer pela mobilização social durante o segundo turno eleitoral.

Diplomação

O novo governo Lula começa só em janeiro, com a cerimônia de posse, mas antes disso todos os candidatos eleitos devem primeiro receber um diploma em uma cerimônia formal, que atesta a legitimidade do resultado das urnas e a aptidão do eleito para assumir o cargo e exercer o mandato.

A cerimônia de diplomação está prevista para 18 de dezembro, após o término dos prazos legais para o processamento dos resultados e eventuais contestações. Já a posse é a etapa seguinte e marca o início do mandato dos eleitos.

Neste ano, a posse presidencial mudou de data, deixando de ser em 1º de janeiro e passando a ser em 5 de janeiro. A de governadores, vai ocorrer em 6 de janeiro. Senadores e deputados federais continuam com a data de 1º de fevereiro.

O diploma entregue na cerimônia de dezembro tem por obrigação conter algumas informações, como o nome do candidato, a legenda pela qual concorreu, o cargo para o qual foi eleito ou sua condição de suplente. O juiz ou tribunal responsável por assinar o diploma pode pedir também outros dados. O código eleitoral prevê que candidatos cujo registro de candidatura tenha sido indeferido não serão diplomados.

POLÍTICA

Boulos acusa mercado de fazer “chantagem” em debate fiscal

Ministro da Secretaria-Geral da Presidência defendeu que eventuais cortes sejam feitos em privilégios e não em programas sociais. Ele sugeriu a revisão de desonerações fiscais

Estadão Conteúdo

Igor Graccho / SGPR

Guilherme Boulos disse que é preciso revisar privilégios, como os “R$ 600 bilhões por ano em desonerações fiscais”

O ministro da Secretaria-Geral da Presidência, Guilherme Boulos, afirmou ver uma “chantagem do mercado” no debate sobre o ajuste fiscal do novo governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Em entrevista à Folha de S.Paulo, ele defendeu que eventuais cortes de gastos sejam direcionados a privilégios, e não a políticas que atinjam a população mais pobre.

“Você não pode contrapor uma chantagem de mercado à vontade popular. Isso é anular a democracia”, disse o ministro.

Segundo Boulos, a discussão sobre medidas de economia deve incluir a revisão de desonerações fiscais, o enfrentamento de supersalários e mudanças nas emendas parlamentares impositivas.

Ele afirmou que o foco deve estar em reduzir benefícios e distorções que pressionam o Orçamento. “O corte que queremos é em privilégios: temos quase R$ 600 bilhões por ano em desonerações fiscais”, afirmou Boulos. Ao tratar das emendas impositivas, acrescentou: “Só aí tem R$ 61 bilhões.”

As declarações ocorrem em um contexto de deterioração dos indicadores da dívida pública. De acordo com a reportagem, do fim de 2022 a julho de 2026, a dívida do setor público passou de 71,7% do Produto Interno Bruto (PIB) para 82,5%.

Boulos sustentou que a análise da trajetória brasileira deve ser feita em comparação com outras economias e afirmou que parte do mercado tenta impor ao País uma agenda centrada em cortes que recaem sobre serviços e despesas voltadas à população.

Campo político e sustentação

No campo político, o ministro minimizou o debate sobre sucessão presidencial e defendeu que o foco do campo progressista, neste momento, deve ser a sustentação do próximo ciclo de governo.

Para Boulos, discutir nomes agora “só serve à divisão interna na esquerda e no governo”, e a prioridade seria assegurar um “mandato biográfico” para a quarta passagem de Lula pelo Palácio do Planalto.

Ele também afirmou que a governabilidade não dependerá apenas da articulação institucional com Congresso e Judiciário, mas deverá incorporar mobilização social e disputa de comunicação. “Precisaremos governar com as ruas e as redes”, disse, defendendo as redes como ferramenta para disputar a narrativa e as ruas como fator de pressão política em pautas consideradas populares.

Prefeitura de São Paulo

Questionado se pretende se candidatar à Prefeitura de São Paulo em 2028, disse que seu foco é ajudar Lula a fazer um mandato histórico.

Ele afirmou que o próximo governo pode ir além de um mandato de legado biográfico, por ser o último, e apontar os caminhos para os próximos 20 anos.

Janones

Ao comentar a estratégia de campanha, ele afirmou que o deputado federal André Janones (Rede-MG) cumpriu um “papel extraordinário” e elogiou a organização do “Exército do Lula”.

Segundo o ministro, ele próprio atuou como coordenador de mobilização e disse que o grupo estimulou manifestações pelo País. “Nesse segundo turno, tivemos um processo de levante da sociedade além de qualquer liderança política, como não se via há muito tempo”, declarou.

MTE: 4 mil casos de assédio eleitoral

Em apenas em 3 dias, denúncias em canal passam de 4 mil; o estado de SP lidera

Estadão Conteúdo

O Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) registrou 4.305 denúncias de assédio eleitoral no ambiente de trabalho entre a quarta-feira, 28, e a sexta-feira, 30. As notificações foram feitas nos três primeiros dias do funcionamento do canal criado para esse tipo de ocorrência. Os casos estão sob investigação da Auditoria Fiscal do Trabalho do MTE.

O Sudeste é a região que apresenta o maior número de casos, com 2.087 denúncias. São Paulo lidera o ranking estadual, com 1.325 casos, seguido pelo Rio de Janeiro (354) e por Minas Gerais (345).

Juntos, os três Estados somam 2.024 denúncias, o equivalente a 47% do total recebido pelo Ministério. O Paraná, com 268 denúncias, e Santa Catarina, com 259, completam o ranking.

Na última semana, os boicotes a empresas e relatos de demissões motivados por posicionamentos políticos pautaram debates em todo o País. Nas redes sociais, trabalhadores relataram casos de demissão e temem sofrer retaliações após o resultado eleitoral.

O assédio eleitoral acontece quando há ameaças ou outras formas de coação para influenciar o voto dos trabalhadores ou retaliação posterior pelo posicionamento político.

De acordo com o Código Eleitoral, os empregadores podem sofrer sanções na Justiça. “Não podemos admitir que trabalhadores e trabalhadoras sejam ameaçados, constrangidos ou discriminados por suas escolhas políticas”, disse o ministro do Trabalho e Emprego Luiz Marinho. “Nenhum empregador pode usar sua posição para interferir na decisão de seus empregados.”

As denúncias são realizadas por meio de um canal criado pelo MTE justamente para ouvir os trabalhadores que se sentirem prejudicados.

POLÍTICA

“Não me arrependo de nada do que fiz”, afirma Flávio Bolsonaro

Depois de desrespeitar ordem judicial e fugir para os EUA, senador usa as redes sociais para justificar seus atos e se coloca no papel de perseguido. “Agora posso me manifestar”

Estadão Conteúdo

O senador Flávio Bolsonaro, candidato do PL derrotado à Presidência, afirmou neste domingo, 1, em publicação nas redes sociais, que não se arrepende de nada do que fez. No texto, ele volta a falar sobre a intimação para a entrega do passaporte, ocorrida após visita ao pai, o ex-presidente Jair Bolsonaro.

“Não sai do Brasil, sai pelo Brasil! Sonhei com a mudança do nosso país para melhor e, no domingo, apenas sete minutos após o anúncio do resultado das eleições já havia uma decisão judicial com medidas cautelares contra mim, com base em mentiras”, reclamou, completando:

“Doze horas depois e no meio da rua, fui intimado do início da perseguição, ao deixar a casa do presidente Bolsonaro. Tudo diante do olhar lacrimejado de um pai, com comorbidades, que está condenado a mais de 27 anos de prisão - sem ter cometido crime algum - e que já sofre pela distância de outro filho que não vê há mais de um ano e meio, em função da perseguição ilegal e arbitrária que também sofre”.

Flávio afirmou considerar que isso não seria “democracia’ e que estaria “longe de ser um processo judicial justo e imparcial”.

“Ao menos estou num país onde posso manifestar livremente minha opinião, não serei alvo de um juiz que acordou com vontade de fazer o mal e enviou a sua polícia à minha casa para revirar as calcinhas das minhas filhas na gaveta”, diz Flávio, que não foi alvo de busca e apreensão.

Flávio disse ter enfrentado um “sistema” que quer que as coisas continuem como estão. “Não me arrependo de absolutamente nada do que fiz e deixo uma reflexão: ‘Não há remédio eficaz no Brasil para cessar violações a Direitos Humanos.’ (Cristiano Zanin, em 7/Ago/2016)”, em referência a uma fala do ministro do STF quando era advogado do presidente Luiz Inácio Lula da Silva na Lava Jato.

Permanência nos EUA

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, afirmou que não tem planos de se reunir com o senador e candidato derrotado nas eleições presidenciais brasileiras. Ressaltou, porém, que Flávio pode permanecer no país “pelo tempo que quiser”.

“Não tenho planos de me reunir com ele, mas ele foi tratado de forma mesquinha”, disse o republicano durante a festa anual de Halloween realizada no clube privado Mar-a-Lago, na Flórida. “A eleição foi uma desgraça, na minha opinião. Ele pode ficar aqui pelo tempo que quiser.”

Mais cedo no sábado, o secretário de Estado norte-americano, Marco Rubio, afirmou que os EUA não facilitaram a fuga de Flávio, alegando que ele já tinha um visto garantido e que Trump tomou a decisão de permitir que ele entrasse no país.

Ele também disse que Trump havia deixado claro que, se Flávio chegasse a uma alfândega nos EUA, “receberia um ‘parole’ autorização temporária por razões humanitárias” para permanecer no país.

“Não facilitamos nada. Soubemos que ele chegou aos EUA, ele já tinha um visto garantido e o presidente tomou a decisão de permitir que ele entrasse, mas não estávamos envolvidos em nenhum dos arranjos para ele sair do País”, afirmou Rubio, durante entrevista coletiva.

Lula Marques/ Agência Brasil

No Brasil, Flávio é investigado por possíveis crimes relacionados ao financiamento do filme “Dark Horse” e suposta ligação ilícita com Willer Tomaz

Governo já procurou PSD, diz Kassab

Segundo o presidente nacional do partido, pode haver uma aproximação mais profunda

Estadão Conteúdo

O presidente do PSD, Gilberto Kassab, disse em entrevista ao jornal O Globo que a derrota de Flávio Bolsonaro (PL) e o quarto mandato de Luiz Inácio Lula da Silva (PT) se explicam, sobretudo, por erros do candidato da direita e pela exploração dessas fragilidades pela campanha petista. Ele disse que o governo Lula já procurou a legenda e que é possível haver uma relação “mais profunda.”

Kassab afirmou que, ao escolher Flávio, a direita “dividiu o centro com o Lula” e que o senador passou a perder apoio à medida que ficou mais conhecido fora do Rio, em outubro. “Ele acabou assustando falando em mexer na Constituição”, disse, citando ainda rejeição ao “linguajar” e à “falta de postura nos debates”.

Para ele, o PT soube acionar o “medo” da volta do bolsonarismo. Kassab afirmou também que as manifestações espontâneas nas ruas e a atuação do deputado federal André Janones (Rede-MG) reforçaram a importância da comunicação digital.

Kassab afirmou que o partido pode se aproximar mais do novo governo Lula caso o Planalto sinalize para o centro e adote medidas na área econômica. Perguntado se a relação será diferente, após o PSD ter comandado três ministérios no governo anterior sem se declarar oficialmente da base, disse que, em 2023, a legenda decidiu que “se o Planalto convidasse filiados, teria a nossa compreensão”.

Segundo ele, o governo já procurou o PSD. Para Kassab, Lula precisará unir o País e aumentar o apoio, algo que, na avaliação dele, não ocorreu no terceiro mandato. “Se medidas econômicas forem adotadas, estaremos mais próximos”, afirmou.

JUSTIÇA

Justiça derruba sigilo médico sobre a morte de Tancredo Neves

A decisão atende ao pedido de um dos filhos do ex-presidente, que morreu em 1985. Ele pretende juntar registros relacionados ao atendimento prestado ao pai para usar em livro

Estadão Conteúdo

A 13ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF1) autorizou um dos filhos do ex-presidente Tancredo Neves a obter documentos médicos referentes ao tratamento e à morte do pai, ocorrida em 1985.

A decisão foi tomada por unanimidade em julgamento realizado em 26 de outubro e reconheceu que o sigilo profissional não impede, em circunstâncias excepcionais, o acesso de familiares a informações médicas de pessoas falecidas.

O processo foi movido por Tancredo Augusto Tolentino Neves contra o Conselho Federal de Medicina (CFM) e o Conselho Regional de Medicina do Distrito Federal (CRM-DF). Ele recorreu à Justiça por meio de um habeas data, instrumento que permite solicitar acesso a informações pessoais mantidas em registros de órgãos públicos ou de caráter público. A primeira instância havia encerrado o processo sem analisar o pedido.

O filho do ex-presidente pretende reunir prontuários, relatórios e outros registros relacionados ao atendimento médico prestado ao pai. O material será utilizado na preparação da segunda edição do livro O Paciente: O Caso Tancredo Neves. A iniciativa também busca esclarecer aspectos do episódio que marcou o fim da trajetória política do primeiro presidente eleito após a ditadura militar, que morreu antes de tomar posse.

Célio Azevedo / Agência Senado

O material levantado a partir do prontuário médico será utilizado na preparação da segunda edição do livro O Paciente: O Caso Tancredo Neves

As entidades médicas se opuseram à divulgação dos documentos. A justificativa foi a proteção do sigilo profissional, além do entendimento de que o habeas data é um instrumento de natureza personalíssima e, portanto, não poderia ser utilizado por terceiros, mesmo que fossem herdeiros do paciente.

Ao examinar o recurso, o desembargador federal Roberto Carvalho Veloso, relator do caso, entendeu que a proteção das informações médicas precisa ser avaliada em conjunto com outros direitos. Embora o sigilo seja uma garantia constitucional, segundo o magistrado, ele não deve ser aplicado de maneira irrestrita quando há interesse legítimo no acesso aos registros.

Interesse público

O relator considerou que a solicitação não se limita a uma questão particular da família. Por se tratar de Tancredo Neves, cuja trajetória teve papel relevante na redemocratização brasileira, a documentação também pode contribuir para o esclarecimento de um acontecimento de interesse público e para a preservação da memória histórica do País.

O entendimento levou em conta precedentes do Supremo Tribunal Federal (STF) e do Superior Tribunal de Justiça (STJ), que admitem o acesso de familiares a informações de pessoas mortas em situações específicas, desde que exista justificativa jurídica para o pedido.

A decisão também afastou a necessidade de que cada herdeiro apresentasse individualmente um pedido às entidades médicas. Para o colegiado, a recusa anterior a uma solicitação feita por uma das filhas do ex-presidente já demonstrava que os conselhos não pretendiam disponibilizar os registros.

Com a decisão, os dois conselhos de medicina terão de entregar os prontuários e os demais registros médicos solicitados pelo filho de Tancredo Neves. O entendimento do TRF1 permite que a família tenha acesso a documentos que podem ajudar a esclarecer as circunstâncias do tratamento e da morte do ex-presidente, quase quatro décadas depois do episódio.

Fux atende AGU em debate sobre bets

Audiência que vai discutir impactos da proibição terá representantes de dois ministérios

Agência Brasil

A pedido da Advocacia-Geral da União (AGU), o ministro Luiz Fux, do Supremo Tribunal Federal (STF), decidiu neste domingo (1°) convocar representantes dos ministérios da Saúde e da Justiça e Segurança Pública para a audiência em que vão ser discutidos os impactos da Medida Provisória nº 1.394/2026, que proíbe o funcionamento das empresas de apostas online no Brasil, as chamadas bets.

A audiência pública está agendada para esta terça-feira (3) em Brasília (DF), a partir das 10h, e será transmitida pela TV e pela Rádio Justiça, e também pelo canal do STF no YouTube.

Além dos representantes das duas pastas, Fux decidiu convocar a Associação Brasileira de Supermercados (Abras); o Comitê Paralímpico do Brasil; a Federação Nacional dos Atletas Profissionais de Futebol (Fenapaf); e o Grêmio Futebol Clube.

Com isso, a relação de participantes agora chega a 34 entidades, órgãos e associações.

Fux é relator da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 8027 ajuizada pela Associação Nacional de Jogos e Loterias (Anjl), que argumenta que a MP é inconstitucional e pede que o STF suspenda a iniciativa do governo federal de proibir a exploração, oferta, intermediação e publicidade de bets em todo o território nacional.

Fux convocou 26 entidades, entre representantes do Poder Executivo, clubes de futebol, organizações esportivas, associações e institutos ligados ao tema.

INTERNACIONAL

Jatinho cai em Palm Beach, na Flórida, e deixa nove mortos

Avião particular, um Learjet 60, seguia do Texas para as Bahamas quando repentinamente perdeu altitude e caiu de bico em uma via movimentada. Motivo da queda é investigado

Estadão Conteúdo

Reprodução / Redes Sociais

Imagens gravadas de um carro que trafegava pela avenida mostram o momento exato do impacto do avião com o chão e a explosão

Um jato executivo com nove pessoas a bordo mergulhou de nariz em um bairro residencial de West Palm Beach, na Flórida (EUA), neste domingo, 1º de novembro, e se transformou em uma gigantesca bola de fogo.

O avião caiu bem perto das casas, em uma via movimentada, criando uma enorme cratera em chamas no asfalto. As nove pessoas a bordo do Learjet 60 - jatinho de médio porte voltado à aviação corporativa, privada e ao fretamento - morreram.

A aeronave havia decolado do Aeroporto Internacional de Austin-Bergstrom, no Texas, e seguia para as Bahamas, de acordo com a Administração Federal de Aviação (FAA). As autoridades não informaram imediatamente o que causou a queda do jato nem quem estava a bordo.

Porém, há relatos de que o piloto da aeronave informou a um controlador de tráfego aéreo do Centro de Controle de Miami que enfrentava condições de formação de gelo e turbulência, segundo gravações disponibilizadas pelo arquivo de áudio do site LiveATC.net.

Jim Reynolds, porta-voz do Aeroporto Internacional de Austin-Bergstrom, afirmou que se tratava de uma aeronave particular. Ele não pôde fornecer detalhes imediatamente sobre quem estava a bordo do voo. "Esta é, sem dúvida, uma tragédia", disse ele, ao informar que o número de cauda da aeronave era N722BD.

Informações do voo indicam que o avião seguia em altitude de cruzeiro, a 10,6 km de altura. Segundo dados do site de monitoramento aéreo FlightRadar24, a aeronave levou pouco mais de dois segundos para atingir a última altitude registrada durante a queda. A última velocidade registrada foi de cerca de 430 km/h, segundo o FlightRadar.

Vídeos gravados por pessoas dentro de seus carros capturaram o momento aterrorizante em que a aeronave despencou do céu, antes de colidir perto da rodovia e explodir. Chamas tremeluziam ao redor de pedaços de pavimento que se espalhavam pela cratera, enquanto as pessoas se aglomeravam, expressando choque pelo fato de a aeronave ter caído a apenas alguns metros de distância de casas e de veículos que passavam. Uma espessa fumaça preta envolveu o local do acidente. Não ficou claro se causou algum dano às casas.

A tragédia ocorreu próximo à Military Trail e à 10th Avenue North. O Gabinete do Xerife do Condado de Palm Beach fechou as vias em ambas as direções e pediu aos motoristas que evitassem a área. Bombeiros e outras equipes de emergência correram para o local.

Uma mulher que trabalhava nas proximidades disse que a energia elétrica na área ficou cortada por aproximadamente duas horas após o acidente. As circunstâncias do acidente continuavam sob investigação.

Disney e Universal: 17 são presos

Colaboradores de parques temáticos da Flórida são suspeitos de exploração sexual infantil

Estadão Conteúdo

Dezessete funcionários dos parques temáticos Disney World e Universal Studios estão entre os 281 suspeitos presos durante uma operação contra o tráfico de pessoas e a exploração sexual infantil na Flórida, nos Estados Unidos. A informação foi divulgada na última sexta-feira, 30, pelo escritório do xerife do condado de Polk, segundo informações da Cbs News.

Em entrevista, o xerife Grady Judd afirmou que a operação conjunta durou sete dias e teve como objetivo identificar e prender suspeitos que aliciam crianças e viajam para encontrá-las com a intenção de cometer crimes sexuais. Segundo ele, 31 dos detidos se deslocaram até o condado para tentar manter relações sexuais com menores de idade.

Do total de presos, 13 trabalhavam na Disney e quatro na Universal Studios. Judd afirmou que 32 suspeitos eram imigrantes em situação irregular. Até o momento da coletiva, 16 deles haviam sido transferidos para a custódia do Serviço de Imigração e Alfândega dos Estados Unidos (ICE, na sigla em inglês).

O xerife também informou que 24 suspeitos levaram armas de fogo para os encontros que acreditavam ter marcado e que nove estavam em liberdade condicional.

Entre os detidos está o treinador principal de uma equipe infantil de futebol americano, os Davenport Titans, que trabalha com crianças de 11 a 14 anos. De acordo com Judd, ele acreditava que viajaria para encontrar uma menina de 14 anos. Outro suspeito estava na ativa na Marinha dos Estados Unidos.

Judd também mencionou o caso de um ex-funcionário da Disney que trabalhava caracterizado como Mickey Mouse e tinha fetiche por fraldas. Segundo o xerife, o homem foi encontrado com duas mochilas cheias do produto.

Outro funcionário da Disney foi preso quando tentava encontrar um detetive que se passava por um menino de 13 anos. Ele estava com o uniforme de trabalho dentro do carro, segundo as autoridades.

Durante a entrevista, Judd afirmou que a Disney colaborou com a investigação e informou que os funcionários envolvidos foram demitidos.

VITRINE

ESPECIAL
MISSÃO JAPÃO
BRASIL EXPORT 2026

DIANA RIBEIRO
vitrine@redebenews.com.br

UMA NOITE INESQUECÍVEL SOB O CÉU DE OSAKA

Os grandes momentos da vida devem ser celebrados. E quando estas comemorações são marcadas pelo fino requinte e um bom gosto ímpar, elas se tornam históricas. Assim foi o jantar de abertura da missão internacional do Brasil Export ao Japão, que ocorreu na noite do último domingo (no horário local, mas manhã do mesmo dia no Brasil) no belo salão do Grand Prince Hotel Osaka Bay, em Osaka. Entre a prataria e os cristais, mais de 60 lideranças do Judiciário, do Legislativo e do setor empresarial, reunidos para a missão que visa aproximar Brasil e Japão, destacando os avanços do país asiático em campos estratégicos para a economia brasileira, como logística, transportes, automação e transição energética. Uma celebração ao bom gosto, com o jantar oferecido pela operadora Santos Brasil e que contou com a apurada coordenação de Hevelyn Wolf Souza, da Bossa Marketing & Eventos. Uma bela noite à altura da comitiva e das visitas técnicas que a espera nesta semana. Confira a seguir alguns momentos desta comemoração.

Divulgação

A ministra do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Morgana de Almeida e o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Gilmar Mendes, entre as autoridades do jantar de abertura da missão. Morgana também é diretora de Relações Internacionais da Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura (ABDInfra), marcando a estreia da entidade nas missões do Brasil Export.

Divulgação

O ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Breno Medeiros, acompanhado por Vanessa Garbossa, um dos casais de destaque da noite. Breno também é o presidente da ABDInfra, tendo a missão de aprofundar os debates sobre legislação e infraestrutura.

VITRINE

ESPECIAL
MISSÃO JAPÃO
BRASIL EXPORT 2026

Divulgação

O diretor de Investimentos da TIL (Grupo MSC), Patrício Júnior, o CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, e o diretor de Relações Governamentais do Grupo MSC no Brasil, Eduardo Nery, comemorando o início da missão do Brasil Export no Japão.

Divulgação

Ricardo Buteri, o CLO (chief logistics officer) da Santos Brasil, e sua esposa, Mariana Buteri, simpático e cativante casal, um papo inteligente em harmonia com o belo jantar do Grand Prince Hotel Osaka Bay.

Divulgação

O presidente da Praticagem do Brasil, Bruno Fonseca, e sua Maynna Diogo, abrilhantando a noite desse inesquecível domingo.