

Pesquisa Nexus/BTG mostra alta na preferência por candidato fora de Lula e Bolsonaro

A pesquisa Nexus/BTG divulgada nessa segunda-feira (13) mostra que 27% dos eleitores brasileiros preferem que o próximo presidente seja um candidato sem apoio do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) nem do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL). O percentual representa alta de seis pontos percentuais em relação ao levantamento de junho e de 16 pontos desde o início da série, em março deste ano.

No mesmo levantamento, 36% dos entrevistados afirmaram preferir a eleição de um candidato apoiado por Lula, enquanto 32% optam por Flávio Bolsonaro (PL) ou

outro nome indicado pelo ex-presidente. Entre os eleitores que dizem preferir uma alternativa aos dois grupos, 48% afirmam votar em outro candidato no primeiro turno, enquanto 18% escolhem Lula e 15% Flávio Bolsonaro. A pesquisa ouviu 2.003 eleitores entre os dias 10 e 12 de julho, por entrevistas telefônicas. A margem de erro é de dois pontos percentuais, para mais ou para menos, com nível de confiança de 95%. O levantamento foi contratado pelo BTG Pactual e está registrado no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) sob o protocolo BR-07981/2026.

(COM CNN)

MP do Frete Mínimo enfrenta impasse no Senado a dias de perder validade

A líder do PP no Senado, Tereza Cristina (MS), e a líder do governo na Casa, Teresa Leitão (PT-PE), intensificaram ontem as negociações para viabilizar a votação da Medida Provisória (MP) do Frete Mínimo antes do prazo de validade, que termina quinta-feira (16). A proposta foi enviada ao Congresso em março, aprovada pela Câmara dos Deputados em junho e precisa do aval do Senado para continuar em vigor.

O principal entrave nas negociações é a definição da metodologia de cálculo do piso mínimo do frete. Representantes de setores contratantes do transporte defendem que o valor não considere o retorno do caminhão sem carga, conhecido como frete de retorno vazio, enquanto o tema segue em discussão entre governo e parlamentares.

Outro ponto de debate envolve a retirada de dispositivos que criam regras específicas para determinados segmentos do transporte, como operações

ligadas ao agronegócio. A avaliação de parte dos negociadores é que essas exceções podem estimular outros setores a reivindicarem tratamento semelhante. O parecer do relator, deputado Zé Trovão (PL-SC), também prevê a conversão em advertência das multas aplicadas pelo descumprimento do piso mínimo do frete desde a publicação da MP até sua eventual transformação em lei. O texto ainda anistia multas por excesso de peso por eixo não quitadas e cancela penalidades impostas a transportadores em razão dos bloqueios de rodovias registrados em 2022. Nos próximos dias, o governo deve intensificar as articulações para garantir a aprovação da medida. A inclusão da proposta na pauta depende do presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), enquanto líderes governistas buscam consenso para evitar que a MP perca a validade.

José Reinaldo

O ex-governador José Reinaldo Tavares escreve às terças-feiras para o Jornal Pequeno



A nova Transnordestina e o Maranhão

“Fugiro ao governador Carlos Brandão, que tem sido muito firme e dinâmico em defender os interesses do estado, a cobrança ao Governo Federal, junto com a Transnordestina, das condições necessárias para adquirir vagões de passageiros e a sinalização ferroviária entre outras exigências, a fim de tornar realidade esse trecho de alto interesse público

entrou com força na região liderada por Caxias, terá um grande apoio com um novo Terminal de Grãos de Caxias-Maranhão, com potencial de transportar para o Porto do Itaquí mais de 1 milhão de toneladas/ano, através de contrato firmado com o terminal formando um corredor multimodal Agro+Ferrovia+Porto. Esse projeto já foi apresentado e discutido com o governador Carlos Brandão que o aprovou com entusiasmo. Isso permitirá a expansão da movimentação e da hinterlândia do Itaquí.

Como vemos, o Maranhão ganhará muito com a nova Transnordestina, devido à qualidade dos seus dirigentes como o Ismael Trinks.

Eu falei a eles que li, em uma publicação nacional, que o governo brasileiro havia escolhido alguns trechos selecionados para transporte em trens de passageiros, e, entre eles, estava o trecho entre São Luís e Itapecuru. Pois bem, esse trecho está todo remodelado, pronto para receber também trens de passageiros.

Sugiro ao governador Carlos Brandão, que tem sido muito firme e dinâmico em defender os interesses do estado, a cobrança ao Governo Federal, junto com a Transnordestina, das condições necessárias para adquirir vagões de passageiros

e a sinalização ferroviária entre outras exigências, a fim de tornar realidade esse trecho de alto interesse público. Seria um avanço e tanto, pois atenderia também a ZPE, seus trabalhadores e famílias, além das milhares de famílias de toda a região. É importante ressaltar o que uma administração competente consegue fazer com uma ferrovia importante como essa. E isso é tudo que a Ferrovia Norte-Sul (FNS) não tem. A FNS é a espinha dorsal do sistema ferroviário brasileiro, mas ainda patina, não tem um comando único, não tem projeto de expansão, conhecidas apenas as intervenções pontuais. Não está ligada a nenhum porto, enfraquecendo sua finalidade logística, mesmo com o Banco Mundial, por solicitação do governo brasileiro (em precioso trabalho que envolveu técnicos, especialistas dos mais graduados), tendo recomendado que o porto da FNS deveria ser o Porto de Alcântara, por estar na Baía de São Marcos, por ser muito profundo ter canal próprio de acesso, imune a caras demurrages. A baía tem excepcionais qualidades, raramente encontradas em outras partes do mundo, onde a Vale tem seu terminal portuário onde operam os maiores navios construídos, um sucesso absoluto de logística

de transporte, que permite a Vale exportar com lucro para qualquer lugar do mundo.

Para se ter uma ideia do que pode acontecer, uma empresa de negócios ligada ao Deutsch Bank alemão, a Decuncult, propôs custear toda a FNS, desde que associada ao Ministério do Transportes da época, e pudesse explorar as margens da ferrovia. Mais precisamente “ADecuncult assumirá totalmente os investimentos do projeto da Ferrovia Norte-Sul, hoje estimado em 2,5 bilhões de dólares americanos”.

Ora, se isso valia naquele tempo, porque não valeria agora?

Acho que falta uma “Agência de Desenvolvimento do Corredor Norte-Sul-Alcântara”, que teria a missão de promover o corredor no Brasil e no exterior, captar investimentos acompanhar a implantação dos projetos e coordenar a integração entre ferrovia, porto, garantia de água, energia e indústria.

Corredores de sucesso em países como Holanda, Singapura e Emirados Árabes contam com estruturas semelhantes desse tipo.

Seria feito um documento com cerca de 100 a 150 páginas, ilustrado com mapas, diagramas e projeções econômicas, em um padrão semelhante aos planos diretores de grandes corredores internacionais. Ele teria potencial para se tornar o documento de referência do projeto, servindo tanto para decisões governamentais quanto para apresentações a investidores e instituições financeiras.

Um nome para o projeto poderia ser “Corredor Verde do Atlântico”.

Porto do Itaqui e Vale reforçam parceria estratégica no Maranhão

Uma comitiva do Porto do Itaquí, liderada pela presidente Oquerlina Costa e formada por diretores, gerentes e coordenadores, realizou uma visita institucional ao Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, da Vale, em São Luís. A agenda buscou ampliar a troca de experiências, conhecer soluções operacionais adotadas pela mineradora e fortalecer a integração entre duas das principais estruturas logísticas do país.

A programação começou com uma apresentação sobre o desempenho do terminal, que está entre os maiores complexos de exportação de minério de ferro do mundo. Representantes

da Vale compartilharam indicadores operacionais, resultados recentes, práticas de gestão e iniciativas de sustentabilidade desenvolvidas no empreendimento. O Terminal Marítimo de Ponta da Madeira movimentou cerca de 170 milhões de toneladas de minério de ferro por ano e opera com cinco berços de atracação. O complexo também recebe navios da classe Valemax, capazes de transportar até 400 mil toneladas por viagem, entre os maiores graneleiros em operação no mundo. Durante a visita, a presidente do Porto do Itaquí ressaltou a importância da cooperação entre as duas instituições.

“O Porto do Itaqui e a Vale têm uma relação histórica e estratégica para o desenvolvimento do Maranhão e do Brasil. Momentos como este fortalecem o diálogo, permitem a troca de boas práticas e ampliam nossa capacidade de inovar, sempre com foco em eficiência, segurança e sustentabilidade”, afirmou Oquerlina Costa. A comitiva também conheceu o Centro de Operações Integradas, responsável pelo acompanhamento em tempo real das atividades ferroviárias e portuárias da Vale, incluindo a circulação dos trens da Estrada de Ferro Carajás. No pier, os representantes acompanharam o carregamento simultâneo de

dois navios Valemax nos berços 3 e 4, realizado por um sistema automatizado de correias de alta capacidade. Além das operações portuárias, as equipes discutiram iniciativas conjuntas de sustentabilidade, como a recuperação da área de um antigo lixão localizado no acesso aos dois terminais. Para o diretor de Operações da Vale, Walter Pinheiro, “a troca de experiências contribui para operações cada vez mais eficientes, seguras e sustentáveis”. A parceria busca ainda ampliar a competitividade do complexo portuário maranhense e fortalecer o Maranhão como corredor logístico nacional.

TCU identifica atrasos em metas do governo e pior desempenho na Saúde e no Novo PAC

O Tribunal de Contas da União (TCU) concluiu que o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva ficou abaixo do esperado no cumprimento das metas previstas para 2025 no Plano Plurianual (PPA). O parecer, aprovado com ressalvas e encaminhado ao Congresso Nacional, aponta que as áreas da Saúde e do Novo PAC registraram os piores desempenhos entre os programas avaliados. Na Saúde, apenas 16,7% dos objetivos específicos previstos para o ano foram alcançados. Segundo o TCU, o programa Atenção Primária à Saúde não

cumpriu nenhuma das quatro metas estabelecidas, enquanto a Atenção Especializada atingiu apenas uma das cinco previstas, mesmo concentrando R\$ 163 bilhões em recursos, o equivalente a 63% do orçamento da área. Já o Novo PAC executou 23,1% das metas de entregas, e o programa de Transporte Rodoviário cumpriu integralmente apenas 20% dos objetivos planejados. Em contrapartida, a Educação Básica apresentou o melhor desempenho entre os objetivos específicos, com 58,3% de cumprimento,

enquanto o Meio Ambiente liderou no índice de metas de entregas concluídas, com 58,45%. Apesar disso, o tribunal observou que, na educação, apenas 35% dos investimentos empenhados foram efetivamente liquidados em 2025, atribuindo o resultado, entre outros fatores, à aprovação tardia da Lei Orçamentária Anual (LOA). O relatório também identificou dificuldades em áreas como Assistência Social e Previdência Social, além de apontar que mais da metade das metas analisadas apresentou algum tipo de

restrição. Entre os principais problemas estão insuficiência de recursos, falhas na definição das metas, atrasos na execução orçamentária, limitações técnicas de estados e municípios, dependência de emendas parlamentares e deficiência no monitoramento da execução. Na avaliação do TCU, esses fatores comprometeram a entrega de políticas públicas e investimentos previstos para 2025, resultando em atrasos, execução parcial de obras e serviços e desempenho inferior ao planejado em áreas consideradas prioritárias pelo governo, como saúde e infraestrutura.



MJT TRANSPORTE

FRETES NA CAPITAL E INTERIOR

- EVENTOS EVANGÉLICOS
- PASSEIOS EM FAMÍLIA
- TURISMO

 (98) 99167-7564
 (98) 98456-2086
 mjt.transporteslz@hotmail.com



