



Versão intermediária Comfortline é "puxadora de vendas" do T-Cross. AUTOMOTOR/A6



LUIZA KREITLON/AUTOMOTRIX

# Fundo com R\$ 661 milhões em caixa usa só 4% da verba para capacitar trabalhadores

Recurso para treinamento de portuários é administrado pelo Comando da Marinha e faturou R\$ 57 milhões em 2023 só com juros sobre empréstimos concedidos.

CIDADES/A3



DIVULGAÇÃO/APS



MARCELO CAMARGO/AGÊNCIA BRASIL

### RELATÓRIO DA ONU

Pobreza eleva risco de ansiedade e depressão **BRASIL/A5**



FELIPE CARNEIRO/AGÊNCIA BRASIL

### NO PRÓXIMO VERÃO

Empresas aéreas vão ofertar 17,8 mil voos a mais **BRASIL/A5**



DIVULGAÇÃO

### GUARUJÁ

Arrecadação do ISS cresceu mais de 20% em 2023 **CIDADES/A4**



#### CÉLIO EGÍDIO

Fim do 6x1 é tema que merece debates aprofundados **OPINIÃO/A2**



#### NILSON REGALADO

Falta trigo na Índia, preço dispara na Bolsa de Chicago e você paga a conta **REPÓRTER DA TERRA/A4**



#### PEDRO NASTRI

Estados agora poderão legislar sobre as leis penais **EM DESTAQUE/A2**







**Estados poderão legislar sobre leis penais.** A Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Câmara dos Deputados discutiu a admissibilidade do Projeto de Lei, de autoria do deputado Lucas Redecker (PSDB-RS) que permite aos estados legislar sobre lei penal e processual penal. O PLP garante aos governos estaduais papel central na definição de normas e penas para crimes contra a vida, o patrimônio e a administração pública, adequando-as às realidades locais. Isso permitiria variações nas punições de acordo com a região, conforme as necessidades e características de cada Estado. O relator na CCJ, deputado Coronel Assis (União-MT), deu parecer favorável. Propôs mais rigor às penas e regras específicas para cumprimento das sentenças. Assis destaca que a medida não cria novos crimes, mas adapta a regulação penal existente, oferecendo mais autonomia aos estados para ajustar políticas de segurança à sua realidade local. “Essa iniciativa não tira a nossa função privativa de poder tipificar a questão criminal. O estado não terá essa autonomia, ele não poderá criar tipificação de crime, mas ele simplesmente vai fazer a regulação e a modulação do que já existe hoje”, defende Coronel Assis.

**Mas constitucionalidade é questionada.** O aumento da autonomia aos estados proposta pelo PLP é objeto de debate sobre os limites do federalismo penal e a eficácia das penas como resposta à criminalidade. Mas para o advogado criminalista e professor de Direito Penal, Rafael Paiva, da forma como está sendo feito, como projeto de lei complementar, é inconstitucional. Isso porque no Pacto Federativo previsto na Constituição de 88 está estabelecido de forma clara que compete apenas à União legislar sobre direito e processo penal. “Qualquer lei — complementar ou ordinária — que verse sobre direito penal, é inconstitucional, porque os estados não têm competência para isso.” O advogado explica que para estar de acordo com a legislação brasileira, a mudança deveria ser proposta por uma Proposta de Emenda à Constituição. “Se fosse uma mudança feita por uma PEC, daí seria um projeto bastante viável do ponto de vista jurídico, alterando a Constituição para permitir que os estados tivessem algum grau de autonomia”.

**São Paulo proíbe celulares nas escolas.** A Assembleia Legislativa de São Paulo (Alesp) aprovou por unanimidade o projeto de lei de autoria da deputada estadual Marina Helou (Rede), com apoio de outros 42 parlamentares que proíbe o uso de celulares em todas as escolas públicas e particulares do estado. A medida agora aguarda a sanção do governador Tarcísio de Freitas (Republicanos). De acordo com o texto, o uso frequente de dispositivos eletrônicos durante as aulas prejudica o foco e o desempenho escolar dos alunos, além de comprometer a interação social. A aprovação do projeto pela Alesp gerou repercussão em nível nacional. No dia 30 de outubro, uma proposta semelhante, que visa a restrição de aparelhos eletrônicos em escolas, foi aprovada na Comissão de Educação da Câmara dos Deputados, no Congresso Nacional, e agora segue para a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ).

## CHARGE

### CRIME ORGANIZADO...



## POST IMPRESSO

Este espaço é destinado a você, leitor-internauta, para reclamar, comentar, sugerir, interagir... sobre seu bairro, sua cidade, nossas matérias, enfim, ele foi desenvolvido com o objetivo de ser a voz da população. Só há um pedido: que atentem às palavras. As expressões ofensivas - que não sugerem melhorias à população - não poderão ser publicadas devido à nossa função pública. Comente em nossas redes sociais.



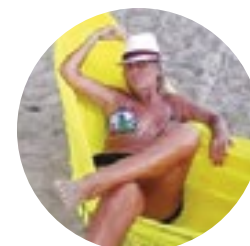
*Precisam fazer uma fiscalização intensa aqui na cidade de Itanhaém também*

**Patricia, sobre: Prefeitura de cidade do litoral de SP toma providências contra a perturbação do sossego**



*Não acredito que Peruíbe chegou nesse nível*

**Vinicius Heltai, sobre: Cidade do litoral de SP quer autorizar motoqueiros a 'darem grau'**



*Aqui no Guarujá tem bastante*

**Dinorah Bonacina, sobre: Praia do litoral de SP é tomada por bolinhas transparentes e gelatinosas; saiba o que é**

**GRÁFICA**  
DIÁRIO DO LITORAL

13. 3307.2601  
grafica@diariodolitoral.com.br  
Rua General Câmara, 254 | Centro | Santos



## Célio Egidio

celioegidio@gmail.com  
Colaborador

## FIM DO 6 X 1 O nascimento do 4 X 3?



AGÊNCIA BRASIL

**A**parenta um placar de futebol, mas esses números, são tema de debates no Congresso Nacional. Trata-se de um projeto de emenda à Constituição que busca reduzir a jornada de trabalho de 44 para 32 horas semanais. Com essa mudança, a jornada de 6 dias por semana passaria para, no máximo, 4 dias, somado a um limite de 4 horas extras por semana. A proposta já recebeu apoio de partidos de esquerda e de alguns do centrão. Esse tema, de tempos em tempos, volta ao centro dos debates políticos, e alguns acreditam que, desta vez, poderá prosperar.

No entanto, na relação de trabalho não há apenas o interesse do empregado; há também o do empregador. Para uma indústria de médio ou grande porte, que em períodos de alta demanda precisa mobilizar sua equipe intensamente, a norma atual permite até 10 horas extras semanais, o que a possibilitaria atender os pedidos e entregar resultados. Com o novo modelo, essa flexibilidade seria limitada a 4 horas, exigindo,

em muitos casos, a contratação de pessoal. Esse aumento na folha de pagamento representa um ônus financeiro que elevaria os custos e, por consequência, o preço final dos produtos. O que poderá redundar em queda no poder de compra das famílias. Nesse contexto, o próprio trabalhador poderá ser o grande prejudicado.

O antagonismo horas de trabalho e de lazer, não se resolve apenas com a redução da jornada, mas requer um equilíbrio entre mercado, empresas, produção e qualidade de vida. É um tema complexo, que merece debates aprofundados. Nos países do bloco dos BRICS, a média de horas trabalhadas é de 40 horas, enquanto na Alemanha e Austrália a jornada é próxima a 32 horas. A diferença, entretanto, não está apenas na carga horária, mas na qualidade de vida e nos indicadores de desenvolvimento, que são incomparáveis. O trabalhador merece equilíbrio entre lazer e trabalho, mas na escala de prioridades, talvez, emprego com salários justos somado a estabilidade, vem à frente.

**Trata-se de um projeto de emenda à Constituição que busca reduzir a jornada de trabalho de 44 para 32 horas semanais. Com essa mudança, a jornada de 6 dias por semana passaria para, no máximo, 4 dias, somado a um limite de 4 horas extras por semana**

Célio Egidio é jornalista, advogado, Doutor em Direito pela PUC-SP e assessor parlamentar.

## DIÁRIO

Informação é Tudo  
Somos Impresso.  
Somos Digital.  
Somos Conteúdo.  
Diário do Litoral - 26 anos

SERGIO SOUZA  
Fundador

ALEXANDRE BUENO  
Diretor-Presidente

DAYANE FREIRE  
Diretora-Administrativa

ARNAUD PIERRE COURTADON  
Editor-Responsável

JORNAL DIÁRIO DO LITORAL LTDA - Fundado em 12/11/1998 -

**Jornalista Responsável:** Alexandre Bueno (MTB 46737/SP) • **Agências de Notícias:** Agência Brasil (AB), Folhapress (FP) • **Comercial e Redação:** Rua General Câmara, 141 SALA 82 - Centro - Santos. CEP: 11010-121 - Fone: 13. 3307-2601 • **Parque Gráfico:** Rua General Câmara, 254. Centro - Santos. CEP: 11010-122. **São Paulo:** Rua Tuim, 101-A - Moema, São Paulo - SP - CEP 04514-100 - Fone: 11. 3729-6600 • Matérias assinadas e opiniões emitidas em artigos são de responsabilidade de seus autores.

### FALE COM DIÁRIO

**Fundador** - Sergio Souza  
sergio@diariodolitoral.com.br  
**Diretor Presidente** - Alexandre Bueno  
alexandre@diariodolitoral.com.br  
**Diretora Administrativa** - Dayane Freire  
administracao@diariodolitoral.com.br  
**Editor Responsável** - Arnaud Pierre  
editor@diariodolitoral.com.br  
**Site e redes sociais**  
site@diariodolitoral.com.br

**Fotografia**  
fotografia@diariodolitoral.com.br  
**Publicidade**  
publicidade@diariodolitoral.com.br -  
marketing@diariodolitoral.com.br  
**Financeiro**  
financeiro@diariodolitoral.com.br  
**Gráfica**  
grafica@diariodolitoral.com.br  
**Telefone Gráfica e Redação**  
13. 3307-2601  
**Site** - www.diariodolitoral.com.br



Edição digital  
certificada:  
**DocuSign**

Jornal Associado:  
**ANJ** ASSOCIAÇÃO  
NACIONAL  
DE JORNALIS



**PORTUÁRIOS.** Recurso para treinamento é administrado pelo Comando da Marinha e faturou R\$ 57 milhões em 2023 só com juros

# Fundo com R\$ 661 mi em caixa usa só 4% da verba para a capacitação

» O Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo fechou 2023 com um patrimônio líquido de R\$ 660,9 milhões. Só em juros e encargos sobre empréstimos concedidos, o Fundo que deveria capacitar trabalhadores avulsos dos portos faturou R\$ 56,8 milhões em 2023. No primeiro trimestre de 2024, essa rubrica rendeu mais R\$ 17,7 milhões. Toda essa verba é administrada pelo Comando da Marinha e os dados constam do Balanço Patrimonial elaborado pela Secretaria do Tesouro Nacional. Porém, só 4% do que o Fundo arrecada acaba sendo investido, efetivamente, na capacitação dos portuários avulsos.

Desembargador do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região, Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira, apontou esse desvio de finalidade como um “problema a ser enfrentado”. Durante audiência pública realizada em Brasília no dia 21 de maio, o desembargador defendeu “a utilização efetiva do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo”.

Relator da Comissão de Juristas para Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Cepertos), Furtado de Oliveira sugeriu ainda a transferência da tarefa de capacitar os avulsos da Marinha para o Serviço Social do Transporte e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST/SENAT).

Durante a audiência pública promovida pelo Cepertos na Câmara dos Deputados, o contra-Almirante Ferreira de Mello, superintendente do Ensino Profissional Marítimo da Marinha do Brasil, admitiu o problema.

Segundo o representante da Autoridade Marítima Brasileira, “as demandas de capacitação dos Órgãos Gestores de Mão de Obra, atualmente não são atendidas plenamente, visto que os recursos transferidos para o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo e destinados aos cursos de portuários são insuficientes”.

Já o presidente da patronal Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), Sérgio Aquino, acusou o Governo Federal, numa crítica direta aos esforços do mi-



DIVULGAÇÃO/APS

O Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo fechou 2023 com um patrimônio líquido de R\$ 660,9 milhões

nistro Fernando Haddad para conter o déficit nas contas públicas.

Durante a audiência sobre “gargalos e entraves burocráticos enfrentados pelo setor portuário brasileiro”, Aquino disse que “apenas 4% do valor arrecadado retorna para treinamento efetivo, visto que o Governo deixa de aplicar os recursos, fazendo contingenciamento para alcançar metas fiscais”.

Aquino também considerou que essa “baixa aplicação é grave problema do setor portuário” e também propôs “o direcionamento de recursos de treinamentos para o Sistema SEST/SENAT”.

O Diário do Litoral procurou a Marinha do Brasil para comentar as críticas quanto ao uso restrito das verbas “carimbadas” para capacitação dos trabalhadores portuários avulsos. Quatro perguntas foram enviadas para o Setor de Comunicação Social da Marinha, mas todas foram ignoradas.

## MUDANÇAS À VISTA.

A Comissão de Juristas para

## Desembargador do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região, Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira, apontou esse desvio de finalidade como um “problema a ser enfrentado”

Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias foi formalmente criada por iniciativa do presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lyra (PP/AL) em 22 de dezembro de 2023. O objetivo era propor medidas “para revisão e atualização do arcabouço legal que regula a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias brasileiras”.

O Cepertos foi formado por 16 membros, entre advo-

gados e juristas, incluindo o presidente, ministro Douglas Alencar Rodrigues, e o relator, desembargador Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira. Ao longo de dez meses de trabalho, foram realizadas seis audiências públicas, em Santos, Itajaí, Rio de Janeiro, Recife, Vitória e Brasília.

## SEM PLURALIDADE.

Mas, em visita a Santos no último dia 8, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, disse que o Governo Federal não foi convidado a participar das discussões. Costa Filho também citou que a Comissão não levou em consideração as contribuições dos trabalhadores portuários avulsos. Nas audiências públicas, foram ouvidos, majoritariamente, representantes do setor patronal.

O anteprojeto com as conclusões do Cepertos foi formalmente a Arthur Lyra no início deste mês. Entre outras propostas, o documento sugere o fim de quatro categorias nos portos brasileiros: conferentes de carga e descarga, consertadores, trabalha-

dores de bloco e vigias portuários.

Outra sugestão que afeta os trabalhadores avulsos é o fim da exclusividade do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) na escala dos portuários e a possibilidade de terceirização dos serviços hoje executados por estivadores e demais categorias de avulsos. Essas mudanças enfrentam a resistência dos portuários, que já realizaram uma greve de advertência de 12 horas, além de manifestações em vários portos brasileiros durante o mês de outubro.

“Vemos essa iniciativa como uma oportunidade para promover um setor mais eficiente, justo e sustentável, permitindo-se a implementação de princípios e diretrizes que podem resultar em melhorias significativas nas operações portuárias e nas relações com as comunidades locais. Além disso, a revisão do arcabouço legal pode contribuir para a atração de investimentos e a geração de empregos no setor”, diz o relatório do Cepertos. (Nilson Regalado)

## Fique ligado

### Estiva pede inglês para os avulsos “há anos”

O presidente do Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão, Bruno José dos Santos, disse que “há anos” vem pedindo cursos de inglês para trabalhadores avulsos. Essa capacitação seria importante a fim de melhorar a comunicação entre os trabalhadores de porão e de costado com os tripulantes das embarcações, em um ambiente onde a língua inglesa é regra. E ampliaria a segurança das operações. Mais: Bruno afirma que os próprios trabalhadores acabam pagando por cursos paralelos, quando, na verdade, deveriam receber bolsa-auxílio do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo para se capacitar. “Há anos peço um curso que ensine o trabalhador a falar inglês. Mas, tem muita coisa errada, muita discriminação”, diz o sindicalista. “A gente presta serviço em pá carregadeira e em retroescavadeira e o próprio trabalhador teve que pagar por esses cursos”, completa. O representante da Estiva diz que perdeu a conta das vezes que pleiteou a ampliação na oferta de capacitação para os portuários: “O que eles querem é precarizar o trabalho”. Bruno entende que a negligência é parte de uma estratégia: “Foram erros provocados principalmente pelo Sergio Aquino para que eles tivessem o que falar para mudar a lei. Então, agora eles jogam tudo em cima do trabalhador”. O DL procurou o OGMO-Santos, mas os representantes não foram localizados porque estão fora do Brasil. (Nilson Regalado)

## Documento da Marinha cita 121 cursos nos portos do Brasil em 2024

» Aprovado em dezembro do ano passado pelo vice-almirante Sergio Renato Berna Salgueirinho, o Programa do Ensino Profissional Marítimo para os Portuários (PREPOM) previa a realização de 121 cursos e 36 treinamentos “ostensivos” ao longo deste ano. No documento assinado pelo vice-almirante, atual comandante do 4º Distrito Naval, está definido que “o Ensino Profissional Marítimo para Portuários tem, como premissa básica, a formação e qualificação profissional do trabalhador portuário avulso, habilitando-o para o exercício das atividades referentes à operação portuária”.

E esse conteúdo custeado

## Conteúdo custeado pelo PREPOM seria oferecido por 24 Órgãos Gestores de Mão de Obra em vários portos

pelo PREPOM seria oferecido por 24 Órgãos Gestores de Mão de Obra (OGMOs) em vários portos brasileiros. A programação previa a oferta de 1.852 vagas.

Para os trabalhadores do cais santista, a projeção era de 25 cursos ao longo de 2024, a

serem ministrados pelo OGMO Santos. No total, seriam 570 vagas disponíveis. E uma das exigências é que os interessados na capacitação tenham ao menos dez anos de registro ou cadastro atestado pelo OGMO.

Dentre os cursos projetados para Santos em 2024, 15 versam sobre segurança e saúde no trabalho portuário (CESS-TP), três são dirigidos a interessados em operar tratores e pás carregadeiras (COTPC), três à operação de empilhadeiras de pequeno porte (COEPP) e outros três ao trabalho com escavadeira hidráulica (COEH).

Para os futuros operadores de empilhadeiras de pequeno porte, a carga horária é de 33

horas, mas os cursos ocorreram em julho/agosto. Já para os interessados em operar as escavadeiras hidráulicas, a carga é de 21 horas, com início previsto para outubro e novembro. O CEESSTP tem carga de 24 horas e uma turma iniciando no final deste mês. A última turma para o curso em trator e pá carregadeira começaria na última quarta-feira (13), com carga de 24 horas.

Espírito Santo (14), Rio Grande (9) e Paranaguá (9) vinham a seguir com a maior quantidade de cursos disponíveis. O outro porto paulista, em São Sebastião, contaria com apenas um curso e dez vagas. (Nilson Regalado)



AGÊNCIA BRASIL

Programa do Ensino Profissional Marítimo para os Portuários



**GUARUJÁ.** Tributo gerou um incremento de R\$ 52 milhões de janeiro a outubro deste ano no município

# Arrecadação do ISS cresceu mais de 20% no último ano

» Um dos mais importantes impostos municipais, aplicável a empresas e profissionais autônomos que realizam prestação de serviços, o Imposto sobre Serviços (ISS) registrou um aumento de 21% em Guarujá no último ano, ultrapassando o crescimento do pagamento de um dos impostos mais populares, o IPTU (Imposto Predial Territorial Urbano).

Na comparação entre a arrecadação de janeiro a outubro de 2023 com o mesmo período em 2024, houve um incremento de R\$ 52 milhões no ISS. Quase todas as operações envolvendo serviços geram a cobrança desse tributo, o que faz dele extremamente relevante.

Em demonstrativos consolidados até o mês de outubro em Guarujá, a representatividade do ISS dentro do orçamento municipal saltou de 24% em outubro de 2023 para 26% no mesmo período de 2024. Segundo a Secretária de Finanças (Sefin), o total referente ao exercício de 2023 foi atualizado em 4,09% (INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor - acumulado nos últimos 12 meses) para efeitos de comparação real.

## EXPRESSIVO.

O aumento chega a ser mais expressivo do que o registrado pelo Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU) no período de janeiro a outubro: total de R\$ 429,7 milhões em 2023 e R\$ 451,8 milhões em 2024 – um crescimento de R\$ 22 milhões, ou seja, apenas 5,13%.

## ZONA ESPECIAL.

Para o secretário municipal de Finanças, o crescimento do tributo é inevitável nos próximos anos. Um fator que deverá contribuir com esse salto no futuro, é a área retroportuária de Guarujá viabilizar a possibilidade de se tornar uma área especial de tributação, na qual os produtos podem ser montados com isenção de impostos.

“A Cidade tem todos os elementos necessários para a implementação de Zonas Econômicas Especiais (ZEEs), que são regiões com legislação tributária e econômica diferenciada para atrair investimentos e incentivar o desenvolvimento econômico. É importante conquistar essa condição, trabalhando junto aos deputados federais, ao Governo Federal, avançando a economia a nível regional e até nacional”,



DIVULGAÇÃO/PMG

Tributo, um dos mais importantes da cidade, é aplicável em operações envolvendo serviços

explica o titular da Sefin.

O secretário lembra ainda que, na proposta do Plano Diretor encaminhada à

Câmara Municipal, já está previsto esse tipo de uso na zona retroportuária de Guarujá. “Esse é um interesse

do Município, que já trabalha para que a ZEE se torne uma realidade em breve”, conclui. (DL)

## CAMINHOS DO BEM

### Obras de Super Escola avançam em Bertioga

» Bertioga, que tem o melhor ensino da rede fundamental na Baixada, segundo o Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (Ideb), em breve contará com um grande reforço: a Super Escola “Caminhos do Bem”. Localizado à margem da Rodovia Rio-Santos, no Bairro Chácaras, o prédio tem dois andares e está sendo totalmente adequado para receber os alunos.

Com serviços em ritmo acelerado, nesta semana, as equipes estão terminando a instalação das luminárias, instalando o rodapé e o gesso no teto, ajustando as alvenarias dos caixilhos e revestindo a alvenaria da cozinha, entre outros serviços.

A princípio, a unidade abrigará 16 salas de aula e será destinada aos alunos do Ensino Infantil ao Fundamental I. O objetivo da administração municipal é investir para que o local também seja uma escola modelo.

## VILA TUPI.

Bertioga é um verdadeiro cantinho de obras espalhadas pela cidade. Uma dessas obras é a urbanização do núcleo Vila Tupi, localizada no Centro da cidade. Com os serviços em andamento de guias e sarjetas, passeios, microdrenagem, base de pavimentação e pavimentação asfáltica. (DL)



## Repórter da Terra

Por Nilson Regalado - Colaborador  
editor@gazetasp.com.br

## GLOBALIZAÇÃO

# Falta trigo na Índia, preço dispara na Bolsa de Chicago e você paga a conta...

A safra de trigo da Índia não foi lá essas coisas, e o governo indiano demorou a liberar seus estoques ao mercado. Com menos cereal na praça, os moinhos tiveram maior dificuldade para atender a demanda de um país com 1,4 bilhão de habitantes. E os preços bateram recorde na Índia. Resultado: nas últimas semanas as cotações do grão subiram na Bolsa de Chicago, o maior balcão de negócios envolvendo contratos para entrega futura de cereais no Planeta. E você, prezado/a leitor/a, que não tem nada a ver com isso, é quem paga a conta na padaria da esquina, na pizzaria do bairro, na macarronada de domingo. Mas, há luz no fim do túnel...

No Brasil, a enchente no Rio Grande do Sul no primeiro semestre, seguida de chuva escassa e queimadas em outros estados produtores do Centro-Oeste reduziram a produtividade das lavouras. Mas, Santa Catarina surpreendeu e deverá colher uma safra maior.

Nos últimos seis anos, os catarinenses ampliaram a produção de trigo em 180%, segundo a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). Ainda assim, Santa Catarina é só o quinto maior produtor no País.

Enquanto isso, a produção brasileira subiu 76% com a “domesticação” da planta para o clima mais quente e seco do Cerrado, no Brasil Central. Esse trabalho foi desenvolvido basicamente por cientistas da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa).

Ainda assim, o Brasil não produz todo trigo que consome.

Neste ano-safra, a projeção da Conab é

que o Brasil colha perto de 7,5 milhões de toneladas do cereal. O problema é que o consumo interno, historicamente, beira 12 milhões de toneladas/ano.

E, em tempos de demanda aquecida com recorde de trabalhadores com carteira assinada no Brasil e o consequente aumento da renda das famílias, está ocorrendo uma enxurrada de importações. E isso acontece, justamente, num momento em que o dólar se valorizou frente ao real, movido pela eleição norte-americana e por incertezas em relação às contas públicas em Brasília.

Assim, em outubro, 552,4 mil toneladas de trigo chegaram aos portos brasileiros, segundo a Secretaria de Comércio Exterior, ligada ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. Esse foi o maior volume de importações para o mês em cinco anos.

**Filosofia do campo:**

**Estamos sempre à espera do extraordinário que talvez nos salve de uma vida contida**

\* Clarice Lispector (1920/1977), escritora e jornalista brasileira nascida na Ucrânia, em ‘Morte de uma baleia’

Na parcial de 2024, o volume trazido do exterior chega a 5,7 milhões de toneladas, recorde para o período desde 2013.

Ciente da demanda interna aquecida, das dificuldades na colheita e da inflação de pães e massas, o Governo Federal sinalizou no início do mês que formaria um estoque público regulador. A informação é de que a compra inicial seria de duas mil toneladas. E esse movimento também acabou colaborando para que os preços subissem por aqui...

## Unicórnio em Brasília

A bancada dos fazendeiros patrocinou e aprovou nesta semana, na Comissão de Agricultura da Câmara dos Deputados, um projeto de lei que amplia os recursos destinados à Reforma Agrária. O texto prevê a destinação de 25% dos valores arrecadados com multas ambientais para o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra). O objetivo é canalizar esses recursos para projetos de assentamento rural, reforçando a produção agrícola sustentável e a inclusão social no campo.

## Unicamp põe jabuticaba...

Pesquisadores da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) desenvolveram um pão com farinha de casca de jabuticaba que pode se tornar alternativa para pessoas que precisam controlar os níveis de açúcar no sangue (glicemia), como é o caso dos diabéticos. Os resultados dos testes foram publicados agora na

revista Foods.

## ...na massa e pão re-duz...

Rico em carboidratos, o pão provoca picos glicêmicos indesejados. E a indústria da panificação tem buscado diversificar os produtos com formulações para agregar valor nutricional, além de apostar em métodos de fermentação que favoreçam uma resposta glicêmica menos intensa.

## ...glicemia e vira antioxidante

Segundo o artigo, a adição da farinha da casca de jabuticaba aumentou as fibras em mais de 50%. Além disso, a capacidade antioxidante também aumentou até 3,53 vezes, dependendo do teor de farinha de jabuticaba adicionada à formulação. Houve aporte de nutrientes e melhora na composição nutricional do produto final.

## Ofertas na feira

Coco verde, mangas palmer e tommy, melancia, morango, abóbora moranga, beterraba, cenoura, mandioca; pepinos caipira, comum e japonês; almeirão, manjerição, repolho verde e cebola nacional fecham a semana com preços em queda na Ceagesp, a maior central atacadista de alimentos in natura da América do Sul.





## ELE VENCEU a eleição nos EUA



REPRODUÇÃO

As pesquisas erraram mais uma vez. O embate entre democrata e republicano se torna um jogo de apostas. Ora o vento sopra de um lado, ora de outro. À margem de avaliações técnicas, se sobrepõe a torcida por um ou outro candidato. Ou seja, a emoção ofusca a visão dos cientistas políticos e jornalistas de todo o país. Ninguém ignora que o que está em jogo é a liderança dos Estados Unidos no mundo, posto que ocupa desde o final da Segunda Guerra e, pelo menos aparentemente, não há adversário geopolítico que possa contestar a hegemonia da América, rotulada pela esquerda como potência imperialista. O fato é que, gostem ou não do programa dos partidos políticos, o vencedor será cobrado pelo que promete na campanha eleitoral, como acontece desde as eleições presidenciais do século 19.

É compreensível que haja uma dose de emocionalismo na campanha presidencial. Os comícios dos candidatos estão sempre cheios e não faltam banners, bonés, canções e bandeiras americanas. Muita bandeira. Alguns cientistas políticos entendem que em termos de política externa, muito pouco um candidato difere do outro. Historiadores marxistas leninistas dizem que republicanos e democratas são as duas faces de um mesmo sistema. Ou seja, diferem um do outro no varejo, mas jamais no atacado. Se a hegemonia americana está em risco não há divisão, mas a soma dos contrários. Se isso procede ou não, o tempo vai mostrar. O resultado da escolha sempre é representado pela vitória do cidadão americano. Democratas e republicanos são responsáveis, ao mesmo tempo, por enfiar o país em uma guerra e retirá-la de outra. Um exemplo mais evidente é a guerra do Vietnã.

O presidente democrata quer ser reeleito. Na campanha eleitoral diz que o crescimento da economia e a supremacia americana se devem ao seu governo. Pesquisas eleitorais mostram avanço do candidato republicano para pôr um fim na supremacia dos democratas, que se iniciou logo depois da grande crise do capitalismo em 1929. O vice do falecido presidente Roosevelt, Harry Truman, tem a seu favor sua disposição de impedir que a União Soviética continue patrocinando a expansão do comunismo no mundo e nunca escondeu que tenha se arrependido de ter autorizado o lançamento de duas bombas atômicas contra o combalido Japão em 1945. Tudo leva a crer que Truman será derrotado pelo senador republicano Thomas Dewey, afinal os democratas estão há mais de uma década no domínio político. Os democratas fazem barba, cabelo e bigode. Harry Truman ganha a eleição e tem maioria no Senado e na Câmara dos Deputados. As pesquisas erram. Os jornais erram. O que fazer com o Chicago Tribune e a manchete em letras garrafais: “Dewey derrota Truman”.

**Heródoto Barbeiro** é jornalista da Nova Brasil (89,7), além de autor de vários livros de sucesso, tanto destinados ao ensino de História, como para as áreas de jornalismo, mídia training e budismo. Apresentou o *Roda Viva da TV Cultura* e o *Jornal da CBN*. Mestre em História pela USP e inscrito na OAB.

**NAÇÕES UNIDAS.** Relatório ‘Economia do Burnout’ aponta que pessoas em situação de pobreza têm três vezes mais chances de desenvolver problemas de saúde mental

# Pobreza eleva risco de ansiedade e depressão

Um relatório das Nações Unidas aponta que pessoas em situação de pobreza têm três vezes mais chances de desenvolver problemas de saúde mental, como ansiedade e depressão. É o que aponta o relatório “Economia do Burnout: Pobreza e Saúde Mental”. Cerca de 11% da população mundial sofre com algum transtorno mental.

De acordo com o relator especial da Organização das Nações Unidas e autor do relatório, Olivier De Schutter, esse cenário está relacionado à obsessão pelo crescimento da economia e busca de riqueza, levando as pessoas a se submeterem a jornadas exaustivas de trabalho e condições de trabalho precárias.

“Quanto mais desigual é uma sociedade, mais as pessoas da classe média temem cair na pobreza e com isso desenvolvem quadros de estresse, depressão e ansiedade”, afirmou o relator.

### JORNADA DE 24H.

Segundo o relator, o principal fator de risco é jornada de 24 horas por dia, 7 dias por semana, quando o trabalhador fica disponível sob demanda, e cita como exemplos os trabalhadores de aplicativos e



MARCELO CAMARGO/AGÊNCIA BRASIL

Insegurança financeira e jornadas exaustivas são alguns dos fatores

plataformas digitais.

De Schutter afirma que essa lógica “resulta em horários de trabalho muito variáveis de trabalho, o que torna muito difícil manter um equilíbrio adequado entre a vida familiar e a vida profissional”. A incerteza quanto ao horário de trabalho e quantidade de horas a trabalhar tornam-se grandes motivadores de depressão e ansiedade.

Outro fator gerador de transtornos é a ansiedade cli-

mática. Estudos apontam que inundações, secas extremas, temporais destroem as fontes de renda da população, provocando insegurança financeira e ansiedade.

### AÇÕES.

O estudo propõe que os governos adotem medidas que reduzam as desigualdades e inseguranças, como políticas de renda básica universal (valor mínimo a que todos teriam

direito para afastar a ameaça da pobreza), apoio a economia social e solidária e alterações do mundo do trabalho.

O relator informou que organizações não governamentais, sindicatos, movimentos sociais e acadêmicos trabalham na apresentação de alternativas ao crescimento econômico em consonância com a erradicação da pobreza, previstas para serem apresentadas em 2025. (AB)

## Empresas aéreas vão ofertar 17,8 mil voos a mais no próximo verão

Uma parceria entre o Ministério do Turismo e companhias aéreas deverá aumentar para 29,8 milhões o número de assentos em voos domésticos no próximo verão. A previsão é que sejam ofertados 3,2 milhões de assentos a mais, número que corresponde a um crescimento de 12% na comparação com a temporada passada.

A expectativa é que o número de voos internos disponíveis aumente em 17,8 mil, chegando a um total de 184 mil, resultado 10,7% acima do total verificado em 2023.

Os números foram apresentados nesta segunda-feira (11) pelo ministro do Turismo, Celso Sabino, durante o lançamento da nova etapa do programa Conheça o Brasil Voando. “Saltamos para o quarto maior mercado de aviação civil”, disse Sabino ao iniciar seu discurso, referindo-se a este mercado que tem, como líderes globais, os Estados Unidos e a China.

Segundo o ministro, as melhorias vão além da expansão, abrangendo também os serviços oferecidos pelas empresas do setor. “O brasileiro está voltando a se interessar em conhecer o próprio país. Em São Paulo, o interesse em conhecer outras partes do país superou o de conhecer os EUA”, acrescentou.

### INVESTIMENTOS.

De acordo com Celso Sabino, com o aumento do número de assentos, “nossos aeroportos estarão perto de atingir sua capacidade máxima”. Para ele, os bons resultados na economia do país se refletem “no número de brasilei-



FERNANDO FRAZÃO/AGÊNCIA BRASIL

Aumento no número de voos é resultado de parceria com Ministério do Turismo

ros que querem viajar”.

Sabino destacou que os investimentos feitos pelo governo federal em portos e aeroportos têm favorecido esta “atividade limpa, sustentável e geradora de emprego e renda”, que pode ser ainda mais potencializada com o fato de as pessoas estarem cada vez mais cientes de que há pre-

ços ainda mais competitivos quando a passagem é adquirida com antecedência.

Segundo o ministério, a nova etapa do programa, que entra em seu segundo ano, inclui a ampliação da oferta de stopover, modalidade que permite ao viajante visitar uma cidade intermediária antes de chegar ao destino, utilizando a mesma passagem.

Ainda segundo a pasta, a Azul Linhas Aéreas terá 3.994 voos extras entre dezembro e fevereiro, com novas rotas e conexões para destinos nacionais e internacionais e quase 40% a mais de assentos. Já a Azul vai operar dez novas rotas diretas. A Latam disponibilizará 2,3 mil voos extras domésticos e internacionais. (AB)



A linha 2025 do T-Cross chegou às concessionárias em maio de 2024 com uma missão bem definida: manter o utilitário esportivo da Volkswagen no topo do ranking do seu segmento. Lançado em abril de 2019, o modelo tornou-se o SUV mais vendido do Brasil em 2020, mas em 2021 foi ultrapassado pelo Jeep Renegade e pelo Hyundai Creta, e em 2022, pelo Chevrolet Tracker. Retomou o alto do pódio de vendas no segmento em 2023 e mantém a posição até agora. De janeiro a outubro deste ano, emplacou 64.541 unidades e abriu uma boa folga diante dos 56.698 emplacamentos do concorrente Creta – que foi renovado no mês passado. As novidades da linha 2025 do T-Cross incluem faróis full-led com assinatura “VW Led” e lanternas em leds em todas as versões. O sistema multimídia VW Play e algumas tecnologias de segurança tornaram-se itens de série em todas as variantes. O SUV produzido em São José dos Pinhais (PR) está disponível em quatro opções: a despojada Sense (por R\$ 119.990 e com foco em frotistas e PcD), a 200 TSI (R\$ 148.990), a Comfortline (R\$ 167.790) e a Highline (R\$ 180.690). Embora a Volkswagen não revele o mix de vendas, as concessionárias confirmam que a intermediária Comfortline é a mais vendida da linha.

A linha 2025 do T-Cross chegou às concessionárias em maio de 2024 com uma missão bem definida: manter o utilitário esportivo da Volkswagen no topo do ranking do seu segmento. Lançado em abril de 2019, o modelo tornou-se o SUV mais vendido do Brasil em 2020, mas em 2021 foi ultrapassado pelo Jeep Renegade e pelo Hyundai Creta, e em 2022, pelo Chevrolet Tracker. Retomou o alto do pódio de vendas no segmento em 2023 e mantém a posição até agora. De janeiro a outubro deste ano, emplacou 64.541 unidades e abriu uma boa folga diante dos 56.698 emplacamentos do concorrente Creta – que foi renovado no mês passado. As novidades da linha 2025 do T-Cross incluem faróis full-led com assinatura “VW Led” e lanternas em leds em todas

## No centro da meta



**ALTO GIRO.** Versão intermediária Comfortline é a “puxadora de vendas” do Volkswagen T-Cross, o utilitário esportivo mais vendido do Brasil

LUÍZA KREITLON/AUTOMOTRIX

as versões. O SUV produzido em São José dos Pinhais (PR) está disponível em quatro opções: a despojada Sense (por R\$ 119.990 e com foco em frotistas e PcD), a 200 TSI (R\$ 148.990), a Comfortline (R\$ 167.790) e a Highline (R\$ 180.690). Embora a Volkswagen não revele o mix de vendas, as concessionárias confirmam que a intermediária Comfortline é a mais vendida da linha.

A “top” Highline é a única movida pelo 1.4 TSI de 150 cavalos e 25,5 kgfm – porém, o preço quase R\$ 13 mil superior ao da Comfortline parece ser o suficiente para inibir a maioria dos compradores. Nas outras versões, o 1.0 TSI de três cilindros pouco mudou desde seu lançamento em 2019 – recebeu apenas recalibrações para atender às novas normas de emissões. Entrega 128 cavalos de potência com etanol e 116 cavalos com gasolina, ambos a 5.500 rpm, com torque de 20,4 kgfm para ambos os combustíveis, sempre a 2 mil rpm. No T-Cross, o motor é sempre associado à transmissão automática de 6 marchas. Pelos dados da Volkswagen, com esse “powertrain”, o SUV acelera de zero a 100 km/h em dez segundos e atinge a velocidade máxima de 192 km/h. Em termos de consumo, de acordo com o Inmetro, o T-Cross Comfortline 2025 roda 8,2 km/l com etanol e 11,9 km/l com gasolina na cidade. Na estrada, o consumo melhora para 10,1 km/l com etanol e para 14,3 km/l com gasolina.

A linha 2025 do T-Cross praticamente manteve as dimensões originais do modelo: 4,22 metros de comprimento, 1,76 metro de largura, 1,57 metro de altura e 2,65 metros de entre-eixos. O porta-malas oferece capacidade de 373 litros – com o encosto mais reto com a ajuda de uma peça metálica, cresce para 420 litros. O tanque de combustível comporta 49 litros. Na reestilização, o design ficou mais parecido com o modelo vendido na Europa desde 2023. Todas as opções no Brasil receberam os faróis em leds com luzes de circulação diurna – o sistema IQ. Light dos faróis do T-Cross europeu ainda não surgiram por aqui. Já os faróis auxiliares de milha foram abolidos na linha 2025 do T-Cross. Na dianteira, o modelo trouxe novos para-choque e grade, e os faróis são interligados por uma barra cromada. Atrás, as lanternas em leds agora são unidas por uma faixa iluminada e trazem luzes de posição também em leds mais



As novidades da linha 2025 do T-Cross incluem faróis full-led com assinatura “VW Led” e lanternas em leds em todas as versões



A Comfortline é a versão mais equipada do T-Cross entre as movidas pelo motor 1.0 TSI de 20,4 kgfm e até 128 cavalos

grossas, no formato de “C”. Há um rack de teto longitudinal na cor preta.

De série, o T-Cross Comfortline é bem recheado. Traz ar-condicionado automático Climatronic, direção elétrica, trio elétrico, chave presencial com partida por botão, seis airbags (dois frontais, dois laterais nos bancos dianteiros e dois de cortina), freios ABS com EBD, controle de tração e estabilidade, assistente de partida em rampa, sensor de fadiga, sensores de estacionamento traseiros e dianteiros e frenagem autônoma de emergência. Agrega ainda câmera de ré, carregamento de celular por indução, retrovisores externos com função “tilt-down”, Isofix, indicador de perda de pressão de pneus, painel de instrumentos digital de 10,25 polegadas, multimídia VW Play com tela semiflutuante de 10,25 polegadas, rodas de 17 polegadas com pneus 205/55, start&stop, ACC – controle adaptativo de velocidade e distância – e AEB – frenagem autônoma de emergência com reconhecimento de pedestre.

Como opcionais para a Comfortline, há o Pacote Design View – acrescenta aplicação do painel escurecido e revestimentos dos bancos parcialmente em couro –, por R\$ 3.120, e o Pacote Sky View II, que custa R\$ 7.690 e incorpora teto solar panorâmico, espelho interno eletrocromático, luzes de leitura na frente e sensor de chuva (ambos presentes no modelo testado). Os preços de tabela apontados para a linha T-Cross valem somente para a carroceria na cor Preto Ninja. A cor sólida Branco Puro acrescenta R\$ 900, as metálicas Prata Pyrit, Cinza Platinum e Azul Norway (a do modelo testado) e a especial Vermelho Sunset

somam R\$ 1.750 à fatura.

### DIMENSÃO AMPLIADA.

Quem entra no T-Cross 200 TSI Comfortline se impressiona com o espaço. É bastante generoso para um SUV compacto – o entre-eixos de 2,65 metros resulta em bastante área livre para quem viaja no banco traseiro. Tanto na frente quanto atrás, a percepção de espaço é similar à proporcionada pelos sedãs médios. Com um dos melhores espaços internos da categoria, permite acomodar bem todos os ocupantes, sem pressionar os joelhos de ninguém. O opcional teto solar panorâmico Sky View aumenta a percepção de amplitude a bordo.

O volante multifuncional tem regulagem de altura e de profundidade, o que facilita achar uma posição confortável para dirigir. O tablier tem um revestimento em cinza claro na versão Comfortline e abriga a central multimídia VW Play com tela semiflutuante de 10,25 polegadas, que integra as imagens da câmera traseira de auxílio ao estacionamento. O painel de instrumentos é totalmente digital. O ar-condicionado é automático, a chave é do tipo presencial com partida por botão, os bancos são revestidos em um polímero que simula couro e os dianteiros, com costuras aparentes, têm a inscrição “T-Cross” no encosto. A sensa-

ção de requinte é reforçada pelos sensores de estacionamento, pelos retrovisores externos com rebatimento automático, pelo carregador de celular com indução e pela iluminação ambiente em leds. Para o banco traseiro, além das duas entradas USB-C, existem duas saídas do ar-condicionado. No porta-malas com sistema de ajuste variável de espaço, a capacidade de 373 litros, com o encosto mais reto traseiro, pode ser ampliada para 420 litros – mas, nesse caso, os ocupantes do banco de trás ficam em uma posição excessivamente ereta, que é um tanto desconfortável para viagens longas. (Luiz Humberto Monteiro Pereira-AutoMotrix)

## IMPRESSÕES AO DIRIGIR

### Fácil de gostar

» No T-Cross Comfortline, o motor 200 TSI Total Flex desenvolve potência de até 128 cavalos a 5.500 rpm, com etanol – com gasolina, são 116 cavalos, à mesma rotação. O torque máximo é de 20,4 kgfm (ou 200 Nm), o que justifica a denominação do motor), com gasolina ou etanol, sempre na faixa de 2 mil a 3.500 rpm. Nada que insinue esportividade, mas são números suficientes para mover com desenvoltura os 1.259 quilos do SUV. O motor trabalha combinado a um câmbio automático de 6 marchas com função Tiptronic, que conta com uma manopla ergonômica e aletas no volante para quem prefere trocas manuais de marchas. O modelo é interessante para dirigir e oferece bastante agi-

lidade no trânsito. Faz de zero a 100 km/h em 10,4 segundos e atinge 184 km/h de velocidade máxima.

Apesar do discreto “turbo-lag” e de o câmbio automático ter um sutil “delay” de reação, principalmente em baixos giros, as arrancadas e retomadas ficam longe de serem preguiçosas. A elasticidade do conjunto permite encarar ladeiras sem precisar recorrer à primeira marcha. Na estrada, o motor turbo de litragem pequena “sofre” um pouco em altas rotações – mas é bem melhor que os aspirados de baixa cilindrada. Nas curvas rápidas, a rigidez torcional faz com que a inclinação seja contida. A suspensão é tipicamente Volkswagen, firme sem ser desconfortável. A assistência

elétrica oferece respostas bem diretas aos comandos do volante e os freios, a disco nas quatro rodas, dão conta do recado com eficiência. Sistemas como os controles de estabilidade e tração e assistente de partida em rampa ajudam a tornar a vida do motorista mais tranquila, assim como a câmera de ré e os sensores dianteiros de estacionamento. Sistemas auxiliares como o ACC e o AEB reforçam a segurança. A configuração Comfortline traz o seletor do perfil de condução, comandado na tela do VW Play, que atua no gerenciamento do motor, do ar-condicionado e da transmissão. Nele, o motorista escolhe a experiência de direção entre os modos “Eco”, “Sport”, “Normal” e “Individual”.

### FICHA TÉCNICA

#### VOLKSWAGEN T-CROSS COMFORTLINE

**Motor:** flex, dianteiro, transversal, 3 cilindros, 12 válvulas, 999 cm<sup>3</sup>, turbocompressor, duplo comando de válvulas e injeção eletrônica de combustível

**Potência:** 128 cavalos (E) 116 cavalos (G) a 5.500 rpm

**Torque máximo:** 20,4 kgfm (E) 20,4 kgfm (G) a 2.000 rpm

**Transmissão:** automática de 6 marchas

**Tração:** dianteira

**Direção:** assistência elétrica

**Suspensão:** dianteira independente tipo MacPherson com mola helicoidal, traseira com eixo de torção e mola helicoidal

**Freios:** discos ventilados na dianteira e sólidos na traseira

**Pneus:** 205/55 R17

**Dimensões:** 4,22 metros de comprimento, 1,76 metro de largura, 1,57 metro de altura e 2,65 metros de entre-

**Tanque de combustível:** 49 litros

**Peso:** 1.259 kg

**Porta-malas:** 373 litros

**Preço:** R\$ 167.790. O Pacote Design View custa R\$ 3.120, o Pacote Sky View II, R\$ 7.690 e a cor Azul Norway, R\$ 1.750, somando R\$ 12.560 à fatura do modelo testado e totalizando R\$ 180.350.



A Honda PCX é a scooter mais vendida do Brasil desde seu lançamento, em 2012. Para a linha 2025, a PCX 160 trará como atualização novas cores para as três versões do modelo, a topo de linha PCX 160 DLX ABS (azul escuro), a intermediária PCX 160 ABS (vermelho) e a inicial PCX 160 CBS (branco), todas perolizadas. As PCX 160 2025 chegam à rede de concessionárias a partir de dezembro, com garantia de três anos, sem limite de quilometragem, mais óleo Pro Honda sete revisões (o fornecimento gratuito do óleo é válido a partir da terceira revisão). O intervalo de manutenção é de 6 mil quilômetros ou seis meses após a primeira revisão, que deve ocorrer com mil quilômetros ou seis meses. O preço público sugerido, com base a cidade de São Paulo, que não inclui despesas com frete ou seguro, é R\$ 20.234 para a PCX 160 DLX ABS, R\$ 19.773 para a PCX 160 ABS e R\$ 17.976 para a PCX 160 CBS.

Todas as versões da PCX compartilham o motor monocilíndrico SOHC de quatro válvulas e 156 cm<sup>3</sup>, arrefecido a água, com tecnologia eSP+ – enhanced Smart Power Plus. Com 16 cavalos e 1,5 kgfm, o propulsor agrega o sistema ACG, pelo qual o motor de partida também tem a função de gerador, resultando na funcionalidade Idling Stop, que desliga o motor após paradas de três segundos e o religa automaticamente quando o comando do acelerador é movido. Outro destaque da PCX é o sistema de transmissão CVT, que nas versões PCX 160 DLX e PCX 160 ABS oferece o HSTC (Honda Selectable Torque Control) – limita eventuais perdas de tração do pneu traseiro em pisos de baixa aderência. Uma luz-alerta em “T” pisca no painel quando o HSTC entra em funcionamento. O sistema pode ser desligado em um comando no punho esquerdo. O sistema Smart Key de chave presencial, pelo qual se ativa o alarme, é comum à todas as variantes da PCX.

A PCX 160 adota um chassi de aço tipo berço duplo com suspensão telescópica na dianteira e um par de amortecedores na traseira. A frenagem, fator diferencial entre as versões, se dá por discos nas PCX DLX e PCX ABS, com sistema antibloqueio ABS de um canal, enquanto na PCX CBS o sistema auxiliar de frenagem é o Combined Brake System, que uti-



**AJUSTE CROMÁTICO.** Líder de mercado no segmento de scooters há mais de uma década, Honda PCX ganha novas opções de cores na linha 2025

DIVULGAÇÃO

liza disco na frente e tambor atrás. Em todas as configurações da scooter, os pneus são 110/70-14 e 130/70-13 Pirelli Diablo Rosso.

A boa ergonomia caracteriza as

PCX desde seu lançamento, favorecendo aos motociclistas de estaturas variadas. O design é atemporal, com formas angulosas que valorizam a dinamicidade. A “assinatura” do gru-

po óptico dianteiro e da lanterna são em leds. O painel digital conta com display Blackout, que aprimora a visibilidade. A praticidade, um ponto forte do segmento de scooters, se

revela na PCX no aproveitamento de espaço - como no compartimento sob o banco, com 30 litros de capacidade, e o porta-luvas com entrada USB. (Edmundo Dantas-AutoMotrix)



Todas as versões da PCX compartilham o motor monocilíndrico SOHC de quatro válvulas e 156 cm<sup>3</sup>, arrefecido a água



O sistema Smart Key de chave presencial, pelo qual se ativa o alarme, é comum à todas as variantes da PCX

PANORAMA

# Tempo de recomeçar

**HÍBRIDOS “MADE IN BRAZIL”.** Os Fiat Pulse e Fastback inauguram a tecnologia híbrida Bio-Hybrid da Stellantis no Brasil

» Estreiam no mercado brasileiro os dois primeiros modelos da Stellantis com a nova tecnologia Bio-Hybrid – os SUVs compactos da Fiat Pulse e Fastback, produzidos no Polo Automotivo Stellantis de Betim, Minas Gerais. Nos dois carros, a tecnologia híbrida é aplicada a partir do motor T200 turbo em quatro versões, duas do Pulse – a Audace, com preço de R\$ 125.990, e a Impetus, a R\$ 140.990 – e duas na opção com estilo cupê Fastback – a Audace, a R\$ 151.990, e a Impetus, a R\$ 161.990. Nas quatro variantes híbridas, o 1.0 T200 flex continua aliado ao câmbio tipo CVT de 7 marchas simuladas e mantém os 130 cavalos de potência e 20,4 kgfm de torque (com etanol no tanque) das configurações “comuns” dos dois SUVs compactos.

Chamado pela Stellantis de Bio-Hybrid, o sistema é composto por duas baterias, a de chumbo-ácido localizada no cofre do motor e a de íon de lítio alocada abaixo do banco do motorista. O motor elétrico – conectado mecanicamente ao propulsor a combustão – é alimentado pela bateria de íon de lítio. O DBSM (Dual-Battery Switch



O motor elétrico é alimentado pela bateria de íon de lítio



Os dois SUVs unem a nova tecnologia Bio-Hybrid, com um elétrico e dois tipos de baterias, ao motor T200 turbo

Module ou módulo de comutação de duas baterias) é utilizado para conectar, separar ou controlar as duas baterias conforme a estratégia da central eletrônica, para garantir uma operação mais eficiente e uma carga mais adequada. De acordo com a Fiat, o sistema híbrido “dual-battery” é capaz de gerar energia elétrica para carregar as baterias de chumbo-ácido de 68Ah e de íon de lítio de 11Ah, ambas de 12V, que fornecem energia ao motor elétrico.

No sistema, o propulsor elétrico multifuncional substitui o alternador e o motor de partida, com potência de até 3 kW (quatro cavalos). No entanto, em nenhum momento o motor elétrico movimentará o carro sozinho – não havendo, portanto, uma autonomia puramente elétrica. Segundo a Stellantis, o Inmetro avaliou que, nas versões híbridas, o Fastback teve uma redução no consumo de combustível no ciclo urbano de 11,5% na gasolina (9,8% no etanol), enquanto no Pulse o percentual é de 10,7% com os dois tipos de combustível. A fabricante não revelou se há redução no consumo em estrada. No site do Inmetro, ainda não cons-



O sistema Bio-Hybrid funciona por meio de quatro modos de operação

tam as aferições de consumo das novas opções Bio-Hybrid do Pulse e do Fastback.

O sistema Bio-Hybrid funciona por meio de quatro modos de operação. O “e-Start&Stop” atua durante as paradas, com o sistema desligando o motor a combustão para economizar combustível. Nas desacelerações, o propulsor principal permanece em funcionamento sem injetar combustível, priorizando a regeneração de energia. O “e-Assist” é uma assistência do elétrico ao motor a combustão. Nas acelerações e retomadas, as baterias de lítio e chumbo fornecem energia para o motor elétrico, que gera torque adicional para o propulsor principal, reduzindo o consumo de combustível. O alternador inteligente tem dois modos de funcionamento que dependem das condições das baterias. No modo “Alternador”, as bate-

rias de chumbo-ácido ou íon de lítio ficam com baixo estado de carga, enquanto o alternador permite o carregamento delas. No modo “Neutro”, as baterias ficam carregadas, com o alternador inteligente sustentando as cargas elétricas do veículo. Já o “e-Regen” gera regeneração de energia nas desacelerações. A função de regeneração converte energia mecânica em elétrica, que é armazenada nas duas baterias. O sistema é capaz de regenerar até 25% da energia que seria desperdiçada em um motor convencional. Os modos de operação formam um ciclo sequencial mostrado no novo painel digital do carro, com 7 polegadas nas versões Impetus e de 3,5 polegadas nas Audace, com imagens representativas de cada fase para que o motorista consiga gerenciar a eficiência do veículo. (Daniel Dias-AutoMotrix)



The number '26' is rendered in a large, bold, dark blue font with a stylized, rounded design. The '2' has a thick, curved top, and the '6' has a thick, rounded bottom. The word 'ANOS' is written in a smaller, dark blue, sans-serif font to the right of the '6'.

DIÁRIO do litoral.com.br

26 ANOS

O **Diário do Litoral** comemora 26 anos de compromisso com o jornalismo independente e de qualidade, consolidando-se **como o principal veículo de notícias no litoral de São Paulo.**

Com uma trajetória pautada pela seriedade e proximidade com a comunidade, o Diário se destaca como líder em audiência digital na região, conquistando leitores com **uma cobertura rigorosa e relevante.**

**VAMOS JUNTOS PARA MAIS  
ANOS DE SUCESSO, INFORMANDO  
COM INTEGRIDADE E RESPONSABILIDADE!**

Acesse **diariodolitoral.com.br** e siga-nos nas **redes sociais** para se manter sempre bem informado.

Icons for Instagram, Facebook, YouTube, and TikTok.  
**@diariodolitoral**

DIÁRIO do litoral.com.br