BE NEWS

TERÇA-FEIRA, 6 DE OUTUBRO DE 2026 | ANO V | Nº 1.449 | **TUDO O QUE MOVE O MERCADO** | DIRETOR-PRESIDENTE FABRÍCIO JULIÃO

portalbenews.com.br

OPINIÃO Frederico Carvalho Dias: sem confiança, infraestrutura perde eficiência e investimento
▶**p22**



OPINIÃO Infraestrutura exige estabilidade, planejamento e diálogo institucional, diz Celso Peel
▶**p60**



Divulgação



Principal encontro do grupo reunirá ministros, dirigentes de agências, executivos especialistas em Brasília para discutir investimentos, logística e competitividade ▶**p4**

Divulgação



LEIA TAMBÉM

Brasil Export lança BE Executive Academy para formação de lideranças ▶**p8**

SP Export nasce para promover debate sobre infraestrutura paulista ▶**p10**

Maersk prevê restrições à navegação em Manaus com avanço da seca

▶**p30**

AVIAÇÃO Biometria avança com foco em segurança e combate a fraudes
▶**p32**

MINERAÇÃO Sigma Lithium retoma operações após decisão da Justiça
▶**p36**

LOGÍSTICA KBT eleva em 51% exportações de papel e celulose em três anos
▶**p40**

EDITORIAL

Brasil Export 2026: desafios e oportunidades

O início do Fórum Nacional Brasil Export 2026 nesta terça-feira, dia 6, em Brasília (DF), coloca a capital federal no centro do debate sobre o futuro da infraestrutura, dos transportes, da logística, do setor energético e de petróleo e gás do País. Ao reunir na mesma mesa ministros de Estado e do Tribunal de Contas da União (TCU), dirigentes de agências reguladoras e as principais lideranças do setor privado, o evento cria uma oportunidade singular para o Brasil alinhar suas pontas soltas. Em um momento de profundas transformações globais e exigências de sustentabilidade, o setor produtivo não busca mais apenas diagnósticos; ele exige coordenação institucional, segurança jurídica e prazos firmes para que o Custo Brasil finalmente comece a ceder.

A abrangência das pautas do fórum reflete com precisão os gargalos e as oportunidades do momento atual. Discutir a integração entre portos, ferrovias, energia e mineração sob a ótica dos critérios ESG e da inteligência artificial demonstra que a logística moderna deixou de ser uma mera questão de movimentação de carga, para se tornar uma disciplina de alta tecnologia e responsabilidade ambiental. Da mesma forma, o destaque dado às novas regras do comércio com a Ásia e ao Plano Nacional de Logística (PNL 2050) reforça que o planejamento estratégico deve antecipar o crescimento das safras e a chegada dos navios de nova geração, garantindo que a nossa infraestrutura terrestre e aquaviária esteja pronta antes que o travamento ocorra.

O ponto alto e mais esperado do encontro estará na apresentação de encerramento do ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, dedicada ao lançamento de uma nova carteira de investimentos em portos, aeroportos e hidrovias. Apresentar novos projetos estruturados ao mercado é louvável e necessário, mas o grande teste do Governo Federal estará na apresentação das condições para se executar esse portfólio. A história recente do País mostra que anúncios bilionários frequentemente naufragam na burocracia, na judicialização e nos imbróglios de licenciamento. Para que a nova carteira de ativos atraia o capital privado com a velocidade exigida pela economia, ela precisa vir acompanhada de modelagens regulatórias maduras e da garantia de ritos céleres perante os órgãos de controle.

O Fórum Brasil Export cumpre um papel estratégico ao funcionar como a grande caixa de ressonância da infraestrutura nacional. No entanto, o verdadeiro sucesso do encontro que se estende até quinta-feira, dia 8, não será medido pelo brilhantismo dos painéis ou pela relevância das autoridades presentes, mas sim pelos compromissos contratuais e pelas pactuações políticas que saírem de Brasília. O Brasil não pode continuar adiando decisões cruciais sobre a autonomia das autoridades portuárias, a transição energética da indústria naval e a atração de novas fontes de financiamento. Os mercados portuário, logístico, de energia, petróleo e mineração precisam de menos incerteza e mais obras — e cabe a Brasília dar essa resposta ao País.

NESTA EDIÇÃO

MANCHETE
4 Fórum Brasil Export reúne autoridades e setor privado em Brasília

EDITORIAL
2 Fórum Brasil Export reúne autoridades e setor privado em Brasília
EDITORIAL
2 "Brasil Export 2026: desafios e oportunidades"
INSIGHT
3 "Infraestrutura que acompanha o ritmo da logística", por Ricardo Arten
BRASIL EXPORT
8 Missão ao Japão terá foco em inovação, logística e descarbonização
Brasil Export lança BE Executive Academy para formação de lideranças
10 SP Export nasce para promover debate sobre infraestrutura paulista
Brasil Export amplia agenda de fóruns regionais em 2027
12 China Export quer aproximar Brasil e país asiático
Brasil Export terá fóruns internacionais no México e no Chile em 2027
14 Fórum Brasil Export reúne quatro lançamentos literários
TRANSPORTES | PORTOS
16 Codeba amplia atuação nacional às vésperas de completar 50 anos
18 Entrevista de Patricio Junior, diretor de investimentos da TiL para América Latina
TRANSPORTES | PORTOS > OPINIÃO
22 "Os dilemas da infraestrutura e a racionalidade econômica do ambiente de confiança", por Frederico Carvalho Dias
TRANSPORTES | NAVEGAÇÃO
30 Maersk prevê restrições à navegação em Manaus com avanço da seca
TRANSPORTES || AVIAÇÃO
32 Biometria avança na aviação com foco em segurança e combate a fraudes
MINERAÇÃO
36 Sigma Lithium retoma operações após decisão da Justiça
LOGÍSTICA
40 KBT eleva em 51% exportações de papel e celulose em três anos
INDÚSTRIA
44 Falta de engenheiros ameaça virar gargalo para infraestrutura
COMÉRCIO EXTERIOR
47 ZPE de Bacabeira reúne R$ 23 bi em projetos de indústria verde
POLÍTICA
48 Além da vitória no 1° turno, Flávio celebra novo Congresso
49 Flávio já recebe apoio de Caiado e Zema no 2° turno
50 Lula diz que ficou decepcionado. "Quero vencer todas no 1° turno"
51 Lula foi prejudicado por crise no STF, afirma presidente do PT
52 Campanhas projetam confrontos entre Flávio e Lula em debates
53 Garotinho desiste de recurso e Ruas pode ser eleito em 1° turno
54 Votação do fim da escala 6x1 vira incógnita. Governo ainda crê
FINANÇAS
55 Ibovespa rompe 200 mil pontos e bate recordes após 1° turno
COMUNICAÇÃO & MARKETING | OPINIÃO
56 "Sua agenda está cheia. Mas do quê?", por Clara Laface
JUSTIÇA
58 Nunes Marques descarta alerta de interferência nas eleições
59 Após 1° turno das eleições, Bolsonaro pede para ver Flávio
JUSTIÇA - OPINIÃO
60 "O Direito da Infraestrutura, a segurança jurídica e o desenvolvimento nacional: desafios e rumos para o Brasil", por Celso Peel

BE NEWS

Sistema BE News de Comunicação

Sede
Alameda Campinas, 802, 6° 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, 1° 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



RICARDO ARTEN
CEO do Porto Itapoá

opiniao@portalbenews.com.br

GESTÃO

Infraestrutura que acompanha o ritmo da logística

Em uma operação portuária, alguns dos avanços mais importantes acontecem justamente nos pontos que o público quase não vê. O acesso dos caminhões ao terminal é um deles. É ali que uma cadeia logística extensa encontra a operação portuária e onde decisões de infraestrutura, tecnologia e planejamento podem fazer diferença no tempo, na segurança e na previsibilidade de toda a cadeia.

A inauguração do novo gate de entrada do Porto Itapoá parte dessa visão. A nova estrutura foi concebida para separar definitivamente os fluxos de chegada e saída de caminhões. São oito acessos exclusivos para entrada, enquanto o gate que já existia passa a ser utilizado apenas para a saída. Hoje, o terminal registra cerca de 2 mil acessos de caminhões por dia. Com a nova configuração, a capacidade instalada poderá chegar a 3 mil acessos diários.

Ampliar a capacidade instalada não significa que vamos ocupar imediatamente todo esse espaço operacional. Existe uma curva natural de utilização, que acompanha o comportamento da demanda. O que estamos fazendo é preparar a infraestrutura para que o crescimento aconteça de forma organizada, sem que a expansão da movimentação precise esperar uma nova intervenção no acesso.

Essa lógica é importante porque a logística trabalha com conexões. Um caminhão que chega ao terminal não está em uma operação isolada. Ele traz uma carga que saiu de uma indústria, de um centro de distribuição ou de uma propriedade rural e que, depois de passar pelo porto, seguirá para outro destino. Qualquer ganho de previsibilidade em uma etapa pode contribuir para o funcionamento das etapas seguintes.

A separação entre entrada e saída também muda a experiência de quem está na operação. Quando fluxos distintos deixam de disputar o mesmo espaço, fica mais simples organizar a circulação, reduzir interferências e dar maior previsibilidade aos deslocamentos. Para o motorista, isso representa uma rotina mais clara. Para o terminal, significa melhores condições para planejar e controlar o acesso.

O novo gate incorpora sistemas de reconhecimento automático de veículos e motoristas, além de recursos para identificação e controle de acesso. A estrutura também foi planejada com tecnologias como leitura automática de placas e contêineres, balanças e cabines automatizadas. Antes dos gates, o Portal Pré-Gate faz a leitura antecipada dos dados dos veículos por meio de câmeras de alta resolução.

Investir em tecnologia significa usar informação para tomar decisões mais rápidas e aumentar o controle sobre uma operação que envolve pessoas, equipamentos, cargas e veículos. Segurança e eficiência caminham juntas quando os processos são desenhados para reduzir incertezas.

Esse investimento no acesso faz parte de um movimento maior. O Porto Itapoá está avançando na Fase IV de sua expansão, com investimentos previstos de R$ 500 milhões. O projeto contempla a incorporação de 120 mil metros quadrados de pátio e a ampliação da estrutura de equipamentos, incluindo o oitavo portêiner, 12 RTGs híbridos com operação remota e nove novos terminal tractors.

Não faria sentido ampliar o pátio, incorporar novos equipamentos e aumentar a capacidade de movimentação sem olhar para os demais pontos da operação. Um terminal eficiente precisa funcionar como um sistema. O ganho obtido em uma área perde parte de seu efeito se outra etapa se tornar um gargalo.

É por isso que pensamos a expansão como um conjunto. O novo gate prepara o acesso terrestre. A ampliação do pátio cria espaço para acompanhar o crescimento da movimentação. Os novos equipamentos aumentam nossa capacidade operacional e trazem mais automação para atividades críticas. Cada investimento tem uma função própria, e todos precisam conversar entre si.

Esse planejamento também considera o cenário do comércio exterior. A movimentação de cargas vem exigindo mais capacidade, velocidade e confiabilidade dos terminais. Em 2025, o Porto Itapoá encerrou o ano com 1,5 milhão de TEUs movimentados, resultado que reforça a dimensão que a operação alcançou e a necessidade de preparar a infraestrutura para os próximos ciclos de crescimento.

Para quem administra um porto, crescer não pode significar apenas colocar mais carga dentro da mesma estrutura. Crescimento sustentável exige antecipação. É preciso olhar para onde a demanda está indo, identificar os pontos que podem limitar a operação e investir antes que eles se transformem em problemas.

Essa é uma responsabilidade que vai além dos muros do terminal. Uma operação portuária mais previsível impacta transportadores, embarcadores, operadores logísticos, armadores e todos os demais participantes do comércio exterior. Também tem relação com a dinâmica da cidade e da região, especialmente quando falamos de circulação de caminhões e integração com a infraestrutura viária.

O novo gate representa, portanto, mais do que uma nova estrutura física. Ele é uma parte visível de uma decisão de longo prazo: preparar o Porto Itapoá para crescer com consistência, tecnologia e capacidade operacional compatível com o papel que o terminal vem ocupando na logística brasileira.

Vejo esse tipo de investimento como uma combinação de visão de futuro e responsabilidade sobre o presente. Precisamos atender bem à operação de hoje, ao mesmo tempo em que construímos as condições para a operação de amanhã. Isso exige planejamento, disciplina de investimento e disposição para rever processos continuamente.

O objetivo é claro: fazer com que infraestrutura e demanda avancem no mesmo ritmo. Quando conseguimos antecipar necessidades, organizar fluxos e aplicar tecnologia onde ela realmente melhora a operação, criamos um porto mais preparado para os desafios do comércio exterior e uma cadeia logística mais eficiente para todos que dependem dela.

PARA QUEM ADMINISTRA UM PORTO, CRESCER NÃO PODE SIGNIFICAR APENAS COLOCAR MAIS CARGA DENTRO DA MESMA ESTRUTURA. CRESCIMENTO SUSTENTÁVEL EXIGE ANTECIPAÇÃO. É PRECISO OLHAR PARA ONDE A DEMANDA ESTÁ INDO, IDENTIFICAR OS PONTOS QUE PODEM LIMITAR A OPERAÇÃO E INVESTIR ANTES QUE ELES SE TRANSFORMEM EM PROBLEMAS

BRASIL EXPORT

Fórum Brasil Export reúne autoridades e setor privado em Brasília

Evento será realizado de 6 a 8 de outubro e terá debates sobre infraestrutura, logística, portos, energia, mineração, financiamento e sustentabilidade

Divulgação

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br



O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, participará da solenidade oficial de abertura, na terça-feira, e da programação de encerramento do fórum, no próximo dia 8

O Fórum Nacional Brasil Export 2026 será realizado de terça-feira (6) a quinta-feira (8), em Brasília, com uma programação voltada aos principais desafios da infraestrutura, da logística e dos transportes no país. O encontro reunirá autoridades, representantes de agências reguladoras, executivos e especialistas para discutir temas como portos, ferrovias, energia, mineração, financiamento, inovação e sustentabilidade.

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, participará da solenidade oficial de abertura, marcada para as 18h15 de terça-feira. A cerimônia também terá a presença do ministro da Defesa, José Mucio Monteiro Filho; do presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), Vital do Rêgo; e de dirigentes das agências reguladoras dos setores de transportes terrestres, transportes aquaviários, energia elétrica, mineração e aviação civil.

A programação começa pela manhã com debates sobre governança, responsabilidade social e critérios ESG aplicados à infraestrutura. Ao longo do primeiro dia, também serão abordados inteligência artificial, pesquisa e desenvolvimento no sistema portuário e os desafios das exportações brasileiras diante das mudanças no cenário geopolítico e das relações comerciais com a Ásia.

Na quarta-feira (7), parte das atividades será dedicada ao Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (ENAPH). Entre os assuntos previstos estão o futuro do sistema portuário, a autonomia das autoridades portuárias, investimentos em infraestrutura, adaptação a eventos climáticos extremos e preparação dos terminais para navios de maior porte. O dia ainda terá discussões sobre o Plano Nacional de Logística (PNL 2050), integração multimodal, segurança jurídica e modernização do setor portuário.

O último dia do fórum terá painéis sobre novas fontes de financiamento para infraestrutura, biocombustíveis, indústria naval, mineração e competitividade. A agenda também inclui debates sobre preparação dos portos para navios maiores e menos poluentes.

Tomé Franca volta à programação no encerramento, em uma apresentação especial dedicada ao lançamento de uma nova carteira de investimentos em portos, aeroportos e hidrovias. Ao longo dos três dias, o Espaço Expo também receberá sessões de autógrafos e apresentações paralelas. Entre os lançamentos estão obras sobre riscos climáticos, trajetória no TCU, gestão ferroviária e a história do prático Fábio Mello Fontes, ampliando a programação do encontro para além dos painéis técnicos.

PROGRAMAÇÃO **BRASIL EXPORT** 2026*

*Sujeita a alterações

06 OUTUBRO | TERÇA-FEIRA
08h30 Credenciamento e boas-vindas
09h00 Abertura
09h15 Painel InfraESG | Os impactos da governança integrada e das ações de responsabilidade social no setor de infraestrutura
Moderação: Felipe Queiroz, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)
O setor de infraestrutura na liderança da transformação da qualidade de vida e da competitividade no País | - Estratégias para otimizar o impacto social positivo nas populações afetadas por obras e operações contínuas, transformando investimentos em saneamento, energia e mobilidade em vetores de desenvolvimento humano | - Investimentos em compliance e governança buscando mitigar riscos jurídicos e atrair capital de longo prazo para concessões
Debatedores: Andréa Häggsträm Rodrigues, Diretora de Relações Institucionais na Aegea Saneamento; Fábio Rogério Carvalho, CEO da Aeroportos do Brasil (ABR); Marcia Massotti, Diretora de Sustentabilidade da AXIA Energia; Guilherme Peixoto, Superintendente de Licitações da B3 e Presidente do Conselho do São Paulo Export
10h15/10h45 Intervalo e Abertura da Expo Brasil Export 2026
10h30 ESPAÇO EXPO: Sessão de autógrafos do livro Clima, Riscos e Desastres, por Luis Antonio de Mello Awazu
10h45 Painel | ESG além do discurso: negócios, impacto e competitividade
Moderação: Béatrice de Toledo Dupuy, Presidente do Conselho ESG do Brasil Export
Governança, dados e competitividade: a nova régua global para os negócios | ESG na prática: negócios, territórios e impacto nas comunidades | Diversidade e inclusão como motores de inovação e geração de valor
Debatedoras: Carla Leal, Diretora de Mercado para a América Latina do CDP; Danielly Mello Freire, Diretora Brasil da Global Reporting Initiative (GRI); Fabíola Julião, Presidente do Instituto Autismo Brasil; Mônica Gregori, Diretora de Impacto do Pacto Global da ONU - Rede Brasil
Apresentação especial: Rafaela Gomes, Diretora de Programa de Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos
Ao final do painel, os novos integrantes do Conselho serão empossados
12h00 Lançamentos do Integra PSP e do SUPRINAV - Ministério de Portos e Aeroportos
Presenças: Alex Ávila, Secretário Nacional de Portos; Wilton Itaiguara Gonçalves Mota, Diretor-Presidente do SERPRO; Flávio Pierotti, Diretor-Presidente da Associação Brasileira de Fornecedores e Serviços a Navios (ABFN)
Integra PSP: consiste em um conjunto estruturado de APIs (Application Programming Interface, ou Interface de Programação de Aplicações) que viabiliza a integração direta entre os sistemas das empresas do setor logístico-portuário e o Porto Sem Papel (PSP), permitindo a troca automatizada de informações operacionais de forma padronizada, segura e em tempo real.
SUPRINAV: plataforma desenvolvida como solução que permite o envio de dados necessários para a prestação dos serviços de fornecimento de bordo diretamente pelas empresas prestadoras desses serviços.
13h00 Encerramento da manhã
15h00 Apresentação de Anderson Soares, Vice-Presidente do AI Brasil e fundador do Centro de Excelência em IA (CEIA) da Universidade Federal de Goiás (UFG)
Tema: Inteligência artificial
15h30 Painel | Políticas públicas de fomento para pesquisa, desenvolvimento e inovação no sistema portuário
Moderação: Angelino Caputo, Presidente do Conselho Tech do Brasil Export
Fundos destinados para P&D | Cibersegurança aplicada ao setor de infraestrutura portuária | Como preparar portos, aeroportos e espaços de fronteira para os desafios futuros
Debatedores: Nilson Oliveira, Chief Operating Officer da Apura Cyber Intelligence S/A; Tetsu Koike, Diretor de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do Ministério de Portos

A&M INFRA
& CAPITAL PROJECTS
BY ALVAREZ & MARSAL

Atuamos em todo o ciclo de vida dos projetos de capital, com soluções estratégicas para desafios complexos

Bem definido
Bem executado
Bem operado

DECISÃO DE INVESTIMENTO
OPERAÇÃO
GERAÇÃO DE VALOR

Estratégia
Planejamento estratégico
•
Assessoria regulatória
•
Otimização de portfólio

Implantação
Planejamento de Implantação de Projetos
•
Eficiência de Capex
•
Recuperação de projetos (custos & cronograma)

Otimização de Ativos
Fluxos operacionais e governança de processos
•
Excelência de Manutenção
•
Gestão de estoques e suprimentos

Mal definido
Mal executado
Mal operado



EQUIPE DE ESPECIALISTAS NOS PRINCIPAIS SETORES DE INFRAESTRUTURA

PORTOS AEROPORTOS RODOVIAS FERROVIAS MINERAÇÃO ÓLEO & GÁS ENERGIA

COMPROMISSO COM A EXCELÊNCIA E RESULTADOS

Brasil 2017 - 2025

+ 3.200 PROJETOS
+ 600 CLIENTES
USD +500 B CAPEX ENVOLVIDO
+ 650 ATIVOS / CONCESSÕES ENVOLVIDOS



SAIBA MAIS

BRASIL EXPORT

CONTINUAÇÃO PROGRAMAÇÃO PÁGINA 4

Aeroportos; Rodolfo Gonçalves, CEO da JB Energy
16h30/17h15 Intervalo
16h45 ESPAÇO EXPO: Sessão de autógrafos do livro Uma escolha de vida: trajetória no Tribunal de Contas da União, pelo presidente do TCU, ministro Vital do Rêgo
17h15 Painel | Desafios para exportações brasileiras e o comércio com a Ásia no novo cenário geopolítico mundial
Moderação: Nuria Bianco, Diretora da Inteligência de Mercado do Grupo Brasil Export
Os impactos do aumento das barreiras protecionistas no Ocidente e as oportunidades no Oriente | Como navegar entre sanções econômicas e guerras tarifárias | O papel das alianças e do BRICS para criar novas relações internacionais
Participação especial: Zou Chuanming, Ministro da Embaixada da República Popular da China no Brasil
Debatedores: Marco Wobeto, General Manager Americas da Mingyang; Zou Chuanming, Ministro da Embaixada da República Popular da China no Brasil; Claudia Jannuzzi, Presidente do Instituto de Economia Criativa Brasil China e Diretora de Novos Negócios da Unidade do Brasil Export no RJ
17h45 Palestra. Apresentação especial IBL | Frenlogi: Arnaldo Jardim, Deputado Federal
18h15 Solenidade oficial de abertura | Hino Nacional Brasileiro pela Banda de Música do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal
Presenças: Fabricio Guimarães Julião, CEO do Grupo Brasil Export; José Mucio Monteiro Filho, Ministro da Defesa; Tomé Franca, Ministro de Portos e Aeroportos; Vital do Rêgo, Presidente do Tribunal de Contas da União (TCU); Guilherme Sampaio, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); Frederico Dias, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ); Sandoval de Araújo Feitosa Neto, Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL); Mauro Henrique Moreira Souza, Diretor-Geral da Agência Nacional de Mineração (ANM); Antonio Mathias Nogueira Moreira, Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); Arthur Maia, Deputado Federal; Arnaldo Jardim, Deputado Federal; Eduardo Pazuello, Deputado Federal; Marcus Cavalcanti, Secretário Especial do PPI; Alex Ávila, Secretário Nacional de Portos; Maria Paula Velloso, Diretora de Negócios da ApexBrasil; Noguchi Yasushi, Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário do Japão no Brasil;- Jorge Bastos, Presidente da INFRA S.A.; Sergio Bacci, Presidente da Transpetro; José Roberto Campos, Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export; WIllian Ferreira da Cunha, Secretário da Pessoa com Deficiência do Distrito Federal; Demais autoridades a confirmar
20h00 Coquetel | Oferecimento: Santos Brasil

07 OUTUBRO | QUARTA-FEIRA
08h30 Credenciamento e boas-vindas
09h00 Abertura do Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (ENAPH)
Presenças: Luiz Fernando Garcia, Presidente da ABEPH; Alex Ávila, Secretário Nacional de Portos; Edme Tavares de Albuquerque Filho, Diretor de Infraestrutura Aquaviária do DNIT; Demais autoridades a confirmar
09h30 Apresentação especial ENAPH: Jones Soares, Diretor de Transporte Marítimo da Transpetro
Tema: Investimentos em frotas de embarcações e infraestrutura portuária
10h00 Painel de debates ENAPH: Futuro do sistema portuário nacional
Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News
As perspectivas para a autonomia das Autoridades Portuárias e o equilíbrio entre a gestão pública eficiente e a atração de capital privado | O papel dos portos públicos e dos complexos industriais na atração de investimentos em hidrogênio verde, descarbonização da frota marítima e infraestrutura para abastecimento limpo | Estratégias e investimentos necessários para adaptar calados, berços e acessos aos impactos dos eventos climáticos extremos
Apresentação: Gilmara Temóteo, Diretora-Executiva da ABEPH
Debatedores: Anderson Pomini, Diretor-Presidente da Autoridade Portuária de Santos; Antonio Gobbo, Diretor-Presidente da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba); Armando Monteiro Bisneto, Diretor-Presidente do Complexo de Suape; Oquerlina Costa, Presidente do Porto do Itaqui
11h00/11h30 Intervalo
11h05 ESPAÇO EXPO
As ações consolidadas pela Codern nos últimos 3 anos
Speaker: Paulo Henrique Macedo, Presidente da Codern
O trabalho da Docas do Ceará para o desenvolvimento sustentável do Porto de Fortaleza
Speaker: Mário Jorge Cavalcanti, Coordenador de Marketing da CDC
11h15 Palestra. ESPAÇO EXPO: Sessão de autógrafos do livro Gestão Ferroviária Informações para Profissionais em Ferrovias, por Urubatan Silva Tupinambá Filho
11h30 Momento PIANC BRASIL (World Association for Waterborne Transport Infrastructure)
Tema: Adequação dos terminais de contêineres situados na costa brasileira para receber navios de maior porte à luz das recomendações PIANC
Ricardo Falcão, Presidente da PIANC Brasil; Eduardo Tannuri, Professor Titular do Departamento de Engenharia Mecatrônica da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo e Coordenador do Tanque de Provas Numérico
12h00 Painel Conselho Feminino | O impacto da liderança feminina na governança e no desenvolvimento nacional
12h45 Palestra
14h30 Painel: PNL 2050 e integração multimodal para maior eficiência do transporte de cargas no Brasil
Moderação: Bruno Merlin, Diretor de Comunicação do Grupo Brasil Export
Analisar como o Plano Nacional de Logística (PNL 2050) direciona o reequilíbrio da matriz nacional de transportes para reduzir o custo Brasil; Discutir a renovação de concessões ferroviárias, segurança jurídica e soluções operacionais para melhorar a eficiência do escoamento de safras e de produtos industriais; Debater o andamento das concessões de hidrovias e as metas do PNL 2050 para transformar trechos navegáveis em corredores logísticos efetivos
Apresentação especial: Ministério dos Transportes
Debatedores: Jorge Bastos, Presidente da INFRA S.A.; Ricardo Buteri, Presidente do Conselho Deliberativo da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL); Thairyne Oliveira, Secretária-Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos
15h30 Painel ABDINFRA | Direito da infraestrutura e segurança jurídica Apresentação: Celso Peel, Coordenador Científico do Conselho Jurídico do Brasil Export
Ações para aumentar a previsibilidade institucional | Instrumentos para transmitir confiança a investidores | O papel do Poder Jurídico para um ambiente de negócios mais estável no Brasil
Debatedores convidados: Breno Medeiros, Presidente da ABDINFRA e Ministro do TST; Benjamin Zymler, Vice-Presidente da ABDINFRA e Ministro do TCU; Morgana Richa, Diretora de Relações Internacionais da ABDINFRA e Ministra do TST
Painelistas: Cristina Wadner Advogados Associados; Gallotti Advogados; Sammarco Advogados; Bocayuva & Advogados Associados
16h30/17h00 Intervalo
16h45 ESPAÇO EXPO: Sessão de autógrafos do livro "Fábio Mello Fontes - Uma Lenda dos Mares", com presença do homenageado
17h00 Painel InfraJur (Encontro de Direito de Transporte, Energia e Mineração) | Estabilidade regulatória e previsibilidade para investimentos no setor de infraestrutura
Moderação: Luciana Mattar, Sócia do Mattar Vilela Advogados, e Thiago Miller, Sócio do RMM Advogados
Autonomia das agências reguladoras | Fiscalização de serviços fundamentais sem viés político | Investimentos em estrutura e quadro de profissionais
Debatedores: Guilherme Sampaio, Diretor-Geral da ANTT; Mauro Henrique Moreira Souza, Diretor-Geral da ANM; Frederico Dias, Diretor-Geral da ANTAQ; Demais participantes a confirmar
Painel InfraJur (Encontro de Direito de Transporte, Energia e Mineração) | Estabilidade regulatória e previsibilidade para investimentos no setor de infraestrutura
18h00 Painel | Caminhos para a modernização, competitividade e ganhos de eficiência operacional no sistema portuário brasileiro
Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News
A retomada das discussões do PL 733/2025 na Comissão Especial da Câmara | Estratégias para otimização dos prazos de licenciamento, dragagem e modelagens de concessão/arrendamento, com o objetivo de acelerar a capacidade de resposta dos portos às demandas do comércio internacional | Os desafios para modernizar relações de trabalho, melhorar segurança jurídica e aumentar a atratividade para *investimentos no setor portuário*
Debatedores: Angelino Caputo, Presidente-Executivo da Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA); Caio Morel, Diretor-Executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (ABRATEC); Jesualdo Silva, Diretor-Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP); Sergio Aquino, Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP); Ricardo Molitzas, Diretor-Executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo; Demais participantes a confirmar
19h00 Encerramento

08 OUTUBRO | QUINTA-FEIRA
08h30 Credenciamento e boas-vindas
09h00 Palestra | Abertura especial
09h30 Painel: Novas fontes de financiamento e ações para alavancar o investimento privado na infraestrutura nacional
Moderação: Thiago Meirelles, Sócio da Avren
Papel dos bancos de desenvolvimento no blending finance e mitigação de riscos | Atuação dos bancos regionais e suas particularidades no fomento ao desenvolvimento nacional | Transição energética e critérios ESG para o sucesso da captação de recursos nacionais e internacionais
Debatedores: Aline Sampaio, Caixa Econômica Federal; Bruno de Oliveira Watanabe, Diretor Executivo de Atacado e Governo do Banco de Brasília (BRB); Leonardo Victor Dantas da Cruz, Diretor de Controle e Risco do Banco do Nordeste (BNB); Michele Azevedo Alencar, Head Estratégia Governo do Banco do Brasil; Nelio Gusmão, Superintendente Executivo de Estratégia de Negócios do Banco da Amazônia (BASA)
10h15/10h45 Intervalo
10h45 Painel | Futuro dos biocombustíveis e da evolução do cenário brasileiro de energia
Moderação: Pedro Calmon Neto, Sócio do PCFA e Presidente pelo Brasil do Instituto Ibero-americano de Direito Marítimo
Descarbonização da matriz de transportes e o papel dos biocombustíveis na transição energética, incluindo o desenvolvimento da SAF para o transporte aéreo e a eficiência da matriz nacional de transportes
Os gargalos e os investimentos necessários na malha ferroviária e em terminais dedicados a granéis líquidos para movimentar eficientemente o aumento da produção de biocombustíveis e derivados | O papel das refinarias na transição para matérias-primas renováveis no refino tradicional e os desafios regulatórios e econômicos para viabilizar investimentos de longo prazo
Debatedores: Fabio Marchiori, CEO da VLI; Fulvius Tomelin, Presidente da Ultracargo; Guilherme Penin, Vice-Presidente da Cosan; Henrique Araújo, Diretor de Relações Institucionais da Copersucar; Maira Krohling Peruzzo, Gerente de Relações Institucionais da Acelen
11h45 Painel | Inovação, desenvolvimento regional e Fundo da Marinha Mercante: Estratégias e crédito para a modernização nacional
Discutir como as políticas nacionais de inovação e industrialização se conectam com as vocações econômicas regionais para atrair investimentos em tecnologia e agregação de valor | Estratégias para estruturar novos financiamentos, reduzindo o custo de capital e acelerando projetos estratégicos de inovação e transportes | Aplicação do Fundo de Marinha Mercante (FMM) para o fortalecimento da indústria naval, gerando empregos e impulsionando a soberania logística do Brasil
Debatedores: Eduardo Corrêa Tavares, Secretário Nacional de Fundos e Instrumentos Financeiros do Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional; Fernando Ribeiro, Gerente Adjunto da Regional Centro-Oeste da Financiadora de Estudos e Projetos (FINEP); Luciana de Sousa Barros, Superintendente da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO); Otto Luiz Burlier, Secretário Nacional de Hidrovias e Navegação do Ministério de Portos e Aeroportos; - Francisco Ferreira Alexandre, Superintendente da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE)
12h45 Encerramento da manhã
14h30 Apresentação | Atração de investimentos para hubs portuários: novo portfólio de oportunidades da ApexBrasil
Carlos Padilla, Head of Investments; Matheus Oliveira, Investment Promotion Officer
15h00 Painel | Estratégias para fortalecer a competitividade da mineração brasileira no mercado global
Moderação: Núria Bianco, Diretora de Inteligência de Mercado do Grupo Brasil Export
Caminhos para aperfeiçoar a infraestrutura de transportes e o escoamento multimodal das produções | O papel da mineração na descarbonização nas cadeias de suprimento globais e no valor agregado das exportações brasileiras | Licenciamento ambiental, economia circular e adequação às exigências regulatórias dos principais parceiros comerciais
Debatedores: Emerson Souza, Vice-Presidente de Relações Institucionais da Brazil Iron; Marcelo Silvestre, CEO da Galvani; Milson Mundim, Country Manager da Appian Capital Brazil; Paulo Henrique Soares, Diretor de Comunicação e Projetos do IBRAM - Mineração do Brasil
16h00 Painel | O futuro do setor portuário e a preparação para recepção de navios de grande porte e menos poluentes
Desafios de infraestrutura e a busca por calado adequado para os "supernavios" | Como os terminais e armadores estão se preparando para oferecer estratégias conjuntas buscando reduzir a pegada de carbono da cadeia logística | Ações para desenvolver uma infraestrutura de retroporto mais robusta, com ampliação da capacidade dos acessos terrestres e recintos alfandegados com boa eficiência operacional
Debatedores: Fabio Lavor, Diretor-Executivo do Centronave; Gabriela Costa, Diretora-Executiva da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP); Ricardo Arten, CEO do Porto Itapoá; Demais participantes a confirmar
17h00 Apresentação especial de encerramento
Lançamento da nova carteira de investimentos em portos, aeroportos e hidrovias
Tomé Franca, Ministro de Portos e Aeroportos



Com um plano estruturado e investimentos que ampliarão a capacidade operacional de um dos maiores terminais de contêineres da América Latina, a BTP constrói, agora, um Porto de Santos mais preparado para o amanhã.
Mas, movimento não é apenas infraestrutura.

é compromisso.

Com o impulsionamento do setor portuário nacional, o fortalecimento da relação porto-cidade, a segurança de pessoas e operações, a sustentabilidade, a inovação e a excelência.

O futuro não espera. E compromisso é o que mantém a BTP em movimento.

Brasil
TERMINAL PORTUÁRIO
Acreditar e Inovar

brasilterminalportuario | www.btp.com.br
#OrgulhodeserBTP

BRASIL EXPORT

Missão ao Japão terá foco em inovação, logística e descarbonização

Grupo Brasil Export reunirá autoridades e empresários em visitas técnicas entre 1º e 6 de novembro

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

Divulgação



Na área portuária, estão previstas visitas da missão internacional do Brasil Export aos portos de Osaka e Yokohama, além do Instituto de Pesquisas Portuárias e Aeroportuárias

Referência mundial em inovação, descarbonização e resiliência da infraestrutura diante de eventos climáticos extremos, o Japão será o destino da Missão Internacional do Grupo Brasil Export 2026. O país asiático receberá empresários e autoridades brasileiras entre os dias 1º e 6 de novembro. A comitiva passará por Osaka, Kobe, Yokohama e Tóquio.

O grupo reunirá 60 pessoas, entre elas o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca; o diretor da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Antonio Mathias Nogueira; o diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Alex Azevedo; o presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), Vital do Rêgo; e o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Breno Medeiros, além de gestores brasileiros dos setores portuário, logístico, ferroviário, rodoviário, de armazenagem, mineração e energia renovável.

Entre os destaques da viagem está a visita ao primeiro terminal de recebimento de hidrogênio líquido do mundo, o Hy Touch Kobe, que integra um projeto da Kawasaki para desenvolver uma cadeia global e integrada de suprimento de hidrogênio, conectando grandes centros de produção aos locais de consumo final. Como o Brasil se prepara para produzir e exportar hidrogênio verde (H2V), conhecer os sistemas de cogeração e de uso industrial permitirá aos integrantes da missão avaliar aplicações dessa fonte de energia em portos e distritos industriais, com foco na redução das emissões.

Outra visita prevista é ao projeto Autoflow Road, um corredor logístico automatizado, não tripulado e contínuo entre Tóquio e Osaka. Desenvolvido pelo Ministério do Território, Infraestrutura, Transporte e Turismo do Japão (MLIT), o projeto prevê um sistema subterrâneo destinado ao transporte de cargas. A iniciativa poderá servir de referência para corredores de alta densidade no Brasil, como o eixo São Paulo–Rio de Janeiro e os acessos aos terminais da Baixada Santista.

Para os setores aeroportuário, de armazenagem e movimentação de cargas, estão programadas visitas aos aeroportos de Narita e Haneda e ao centro de distribuição da Yamato Transport, uma das maiores empresas de logística porta a porta do Japão, responsável pela entrega de mais de 2 bilhões de pacotes por ano, com índice de pontualidade superior a 99%.

Na área portuária, estão previstas visitas aos portos de Osaka e Yokohama, além do Instituto de Pesquisas Portuárias e Aeroportuárias (PARI), referência nas áreas de engenharia costeira, infraestrutura portuária, prevenção de desastres e tecnologias marinhas.

Também fazem parte da programação visitas a montadoras de veículos, acompanhamento de testes com veículos pesados não tripulados e agendas em empresas do setor de energia renovável.

Brasil Export lança BE Executive Academy para formação de lideranças

Plataforma terá cursos voltados a profissionais de infraestrutura e prevê primeiras turmas para o início de 2027

VANESSA PIMENTEL
vanessa.pimnetel@redebenews.

O Brasil Export lançará oficialmente, durante a edição nacional do evento, de 6 a 8 de outubro, em Brasília (DF), a BE Executive Academy, plataforma de formação executiva voltada a profissionais que atuam nas decisões e nos desafios da infraestrutura brasileira.

A iniciativa reunirá executivos, empresários, gestores públicos e privados, especialistas e profissionais dos setores de portos, logística, rodovias, ferrovias, hidrovias, transporte marítimo, aeroportos, energia, petróleo e gás, mineração, agronegócio e comércio exterior.

Segundo o diretor executivo da BE Executive Academy, Hudson Carvalho, a plataforma é resultado da experiência acumulada pelo Brasil Export em fóruns, encontros técnicos e missões nacionais e internacionais. “A BE Executive Academy nasce para transformar esse conhecimento e essa experiência em desenvolvimento executivo. Queremos criar um espaço em que o participante tenha acesso a conteúdo de alto nível”, afirma.

Entre os primeiros programas está o Curso Executivo em Regulação, com conteúdo teórico aplicado e previsão de módulo internacional em Washington. Também estão previstos cursos executivos em Direito do Trabalho Portuário e ESG, este último com módulo internacional planejado para a Espanha.

Para Felipe Queiroz, diretor da ANTT e coordenador acadêmico da Academy, a proposta é aproximar profissionais envolvidos em diferentes etapas dos projetos de infraestrutura. “A sala de aula passa a ser também um espaço de construção conjunta de conhecimento”, destaca.

As primeiras turmas estão previstas para fevereiro ou março de 2027. Durante o Brasil Export Nacional, serão apresentados os programas e a plataforma para inscrições.


CONECTAMOS O QUE MOVE O MUNDO.
Do porto à logística.
Do Brasil ao mundo.
Da origem ao destino.
Integramos infraestrutura portuária, transporte, armazenagem, agenciamento de cargas e soluções logísticas para conectar diferentes etapas da cadeia de suprimentos em uma única operação.
dpworld.com/pt-br/brazil
DP WORLD

BRASIL EXPORT

SP Export nasce para promover debate sobre infraestrutura paulista

Calendário prevê encontros em diferentes regiões do País, além de eventos nacionais e programação internacional

VANESSA PIMENTEL
vanessa.pimnetel@redebenews.

O Fórum Brasil Export terá, a partir de outubro, um conselho dedicado aos principais desafios de infraestrutura e desenvolvimento de São Paulo. O SP Export será lançado oficialmente no dia 6, durante a abertura da edição nacional do Brasil Export, em Brasília (DF), e terá como proposta aproximar empresários e autoridades para discutir projetos e políticas para o Estado.

A criação do colegiado foi apresentada no fim do mês passado, em São Paulo, em reunião presidida pelo CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião, com participação do secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Jorge Lima, e do diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Felipe Queiroz.

Divulgação



A criação do conselho SP Export foi apresentada no fim do mês passado, em São Paulo, em reunião presidida pelo CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião, e outras autoridades

O SP Export será presidido pelo advogado Guilherme Peixoto, superintendente de Relacionamento e Governança em Licitações da B3. Segundo ele, o conselho funcionará como um canal de diálogo entre a iniciativa privada e o poder público, com debates sobre infraestrutura, logística, mobilidade urbana, energia e saneamento.

"Estamos falando de um estado que lidera a produção industrial e o comércio exterior do Brasil, tem o maior mercado consumidor da Nação. Mas também tem seus desafios e vamos discutir com quem lida com essas questões e levar nossas propostas ao governo", afirmou.

O novo conselho amplia a atuação estadual do Brasil Export, que já reúne pautas paulistas no Santos Export, voltado ao Porto de Santos, e no Sudeste Export, que abrange São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro.

Após o lançamento, o SP Export terá reuniões periódicas com empresários e autoridades. O próximo convidado deverá ser o secretário estadual de Parcerias em Investimentos, Rafael Benini.

Brasil Export amplia agenda de fóruns regionais em 2027

Calendário prevê encontros em diferentes regiões do País, além de eventos nacionais e programação internacional

GEOVANNA BARBOSA
redacao.jornal@redebenews.com.br

O Grupo Brasil Export terá uma agenda ampliada de fóruns regionais e nacionais em 2027, com encontros previstos em diferentes estados brasileiros. O calendário inclui eventos em São Paulo, Amapá, Bahia, Santa Catarina, Maranhão, Mato Grosso, Minas Gerais e Rio de Janeiro, além de Brasília.

Entre os fóruns previstos estão São Paulo Export, Norte Export, Bahia Export, Santos Export, Sul Export, Nordeste Export, Centro-Oeste Export e Sudeste Export. A programação também inclui o Brasil Export, em Brasília, e o Brasil Tech, em São Paulo, com coquetel de abertura durante a Intermodal.

A agenda começa em Brasília, com o lançamento do calendário, e segue por diferentes regiões do País ao longo do ano. Para o segundo semestre, estão previstos ainda o Brasil Export, em Brasília, o ABDInfra e o Rio de Janeiro Export, no Rio de Janeiro.

A programação internacional também faz parte do calendário de 2027. Estão previstos o Latam Export, no México, e o Mercosul Export, no Chile. O grupo terá ainda uma missão à China, com programação em Xangai, e uma viagem à Índia.

Os encontros devem reunir representantes dos setores de infraestrutura, logística, portos e comércio exterior, ampliando a agenda de debates do Brasil Export ao longo do próximo ano.

Confira a agenda prevista para 2027

- **Lançamento do Calendário** | Brasília | JAN 27
- **São Paulo Export/P3C** | São Paulo | JAN 16 e 17
- **Norte Export** | Macapá (AP) | FEV 22 e 23
- **Bahia Export** | Salvador | MAR 15 e 16
- **Latam** | México | ABR 1 e 2
- **Brasil Tech** (abertura Intermodal) | São Paulo | ABR 12
- **China Export** | Xangai | ABR 5 a 29
- **Santos Export** | Guarujá | MAI 20 a 21
- **Sul Export** | Santa Catarina | JUN 15 e 16
- **Nordeste Export** | Maranhão | JUL 19 e 20
- **Centro-Oeste Export** | Mato Grosso | AGO 3 e 4
- **Sudeste Export** | Belo Horizonte | AGO 16 e 17O
- **Mercosul Export** | Chile | SET 13 e 14
- **Brasil Export** | Brasília | OUT 5, 6 e 7
- **Missão Internacional** | Índia | OUT 17 a 21
- **ABDInfra** | Brasília | NOV 3 e 4O
- **Rio de Janeiro Export Minas e Energia** | Rio | NOV 10 e 11

VIABILIZAMOS RODOVIAS INTELIGENTES

Mais segurança, inovação e conectividade nas suas viagens



Usamos tecnologias para antecipar riscos, otimizar nossa infraestrutura e tornar cada viagem mais segura. *Free Flow*, HS-WIM, câmeras inteligentes, monitoramento e conectividade são parte de uma nova geração de rodovias, mais preparadas para o futuro da mobilidade. Nós transformamos a maneira como cuidamos de quem passa pelo Sistema Ecovias.

ecovias.com.br

ecovias

BRASIL EXPORT

China Export quer aproximar Brasil e país asiático

Conselho reunirá lideranças e empresários das duas nações e promovera uma missão a Xangai no próximo ano

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

Divulgação



Missão internacional do conselho China Export terá como destino Xangai, para fomentar negócios e parcerias entre brasileiros e asiáticos

O Grupo Brasil Export vai consolidar sua presença no continente asiático no próximo ano, com o lançamento do conselho China Export e a realização de uma missão internacional à nação asiática. A visita técnica está agendada para o período de 25 a 29 de abril de 2027 e terá como destino a capital econômica do país, Xangai. Detalhes dessa iniciativa serão apresentados pelo CEO do Grupo Brasil Export nesta terça-feira, dia 6, na solenidade de abertura do Fórum Brasil Export, em Brasília.

Segundo Julião, a proposta é aproximar investidores, empresários e empreendedores brasileiros e chineses, destacando os avanços tecnológicos e as oportunidades econômicas apresentadas pela nação asiática. "Nosso grande objetivo é fomentar negócios. É aproximar as lideranças dos mercados de transportes, logística, energia, mineração e comércio exterior dos dois países, dessas duas grandes economias", explicou.

O futuro conselho China Export será presidido pelo atual diretor de Estratégia Regulatória da Vale para a China, o Sudeste Asiático e o Oriente Médio, Marcelo Sampaio, que foi ministro da Infraestrutura na gestão do presidente Jair Bolsonaro e, atualmente, reside em Xangai. No colegiado, estarão empresários e autoridades interessados nesses mercados, especialmente nos setores de tecnologia e sustentabilidade.

A agenda chinesa também será coordenada pela presidente do Instituto de Economia Criativa Brasil-China e diretora de Novos Negócios da unidade do Brasil Export no Rio de Janeiro, Claudia Jannuzzi. Segundo ela, a atuação do conselho China Export e a própria realização da missão a Xangai terão características "únicas".

"É claro que teremos oportunidade de acompanhar os avanços e conhecer as tendências da Grande Xangai e do mercado chinês. Mas vamos oferecer uma experiencia de imersão na China, em sua cultura e, com grande ênfase, em seu mundo econômico. Vamos buscar network. Nossa programação aproximará as economias brasileira e chinesa e vai gerar riquezas, fomentar negócios", explicou Cláudia.

Brasil Export terá fóruns internacionais no México e no Chile em 2027

Latam Export e Mercosul Export fazem parte da agenda internacional do grupo, que também prevê missão à China e programação na Índia

GEOVANNA BARBOSA
redacao.jornal@redebenews.com.br

O Grupo Brasil Export terá dois fóruns internacionais em 2027, com encontros previstos no México e no Chile. O Latam Export será realizado nos dias 1º e 2 de abril, enquanto o Mercosul Export está marcado para 13 e 14 de setembro. A programação integra o calendário de eventos do grupo para o próximo ano.

O México será sede do Latam Export. O país possui portos nos oceanos Pacífico e Atlântico e concentra importantes rotas de comércio exterior. Entre os principais complexos estão Manzanillo e Lázaro Cárdenas, no Pacífico, e Veracruz e Altamira, no Golfo do México.

Divulgação



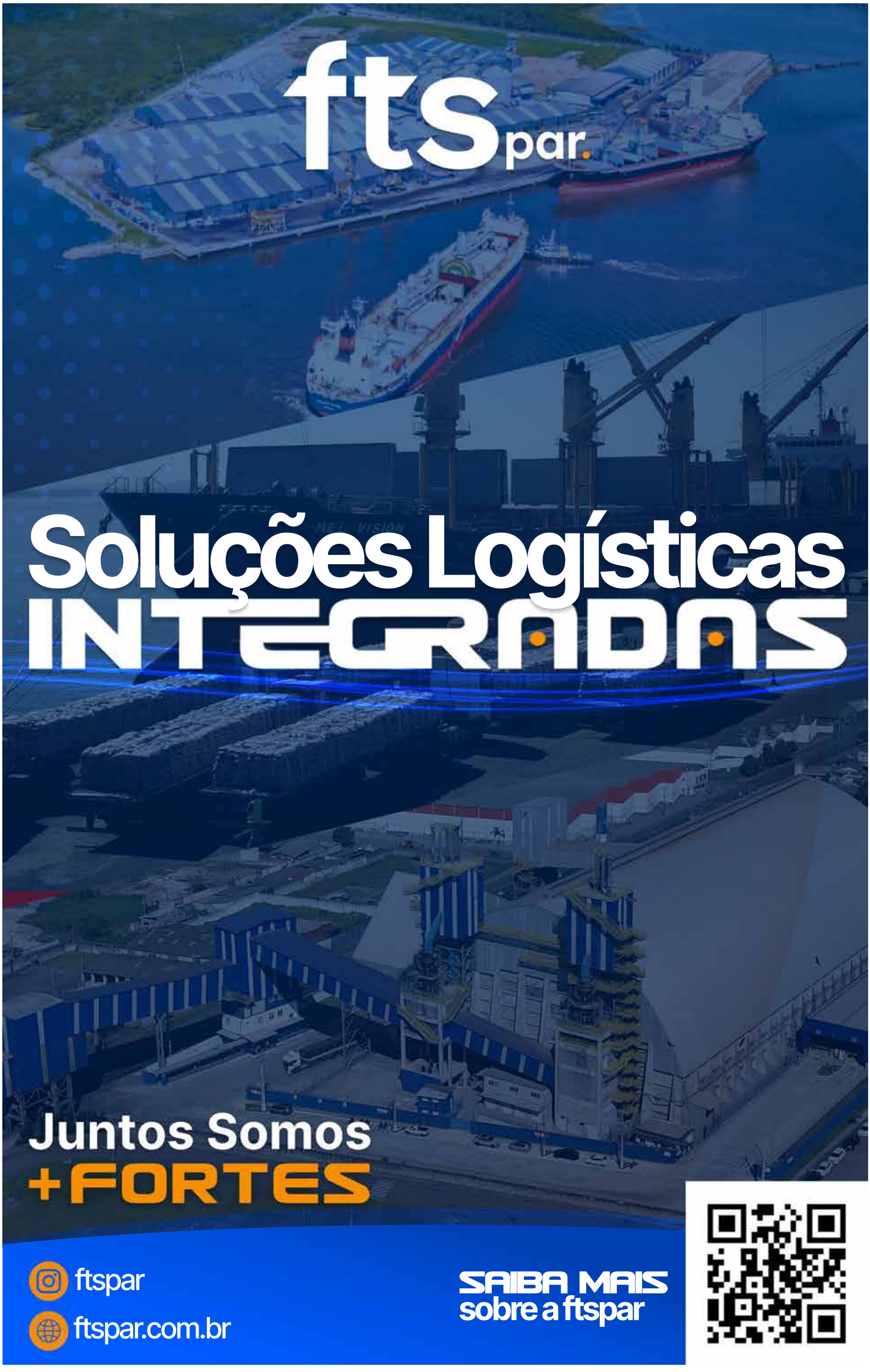
O México será sede do Latam Export, nos dias 1º e 2 de abril de 2027. O país possui portos nos oceanos Pacífico e Atlântico e concentra importantes rotas de comércio exterior

A estrutura portuária mexicana também está inserida nas relações comerciais do país com os mercados da América do Norte e da Ásia. O encontro do Brasil Export ocorre em um momento de ampliação das conexões logísticas entre países latino-americanos.

No Chile, o Mercosul Export terá como um dos principais contextos a integração logística sul-americana. O país participa do Corredor Bioceânico, projeto que conecta o Centro-Oeste brasileiro aos portos do norte chileno por meio de Paraguai e Argentina.

A rota cria uma ligação terrestre entre o Atlântico e o Pacífico e envolve investimentos em infraestrutura rodoviária, fronteiras e instalações portuárias. Entre os terminais chilenos relacionados ao corredor estão os de Antofagasta e Mejillones.

Além dos dois fóruns, o calendário internacional do Brasil Export prevê uma missão à China, de 25 a 29 de abril, e uma programação na Índia, entre 17 e 21 de outubro. A agenda detalhada dos encontros internacionais ainda será definida pelo grupo.


ftspar.
Soluções Logísticas
INTEGRADAS
Juntos Somos
+FORTES
ftspar
ftspar.com.br
SAIBA MAIS
sobre a ftspar

BRASIL EXPORT

Fórum Brasil Export reúne quatro lançamentos literários

Publicações tratam de clima e riscos, controle público, ferrovias e da trajetória de uma referência da praticagem em Santos

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A programação do Fórum Nacional Brasil Export 2026, em Brasília, terá espaço para o lançamento de três livros que abordam temas relacionados à infraestrutura, à gestão pública e ao desenvolvimento do setor ferroviário. As obras "Clima, riscos e desastres", de Luis Antonio de Mello Awazu; "Uma escolha de vida: trajetória no Tribunal de Contas da União", do presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), ministro Vital do Rêgo; "Fábio Mello Fontes, uma lenda dos mares", de Ivani Cardoso, e "Gestão ferroviária: informações para profissionais em ferrovias", de Urubatan Silva Tupinambá Filho, serão apresentadas no Espaço Expo, nos dias 6 e 7 de outubro.

A primeira sessão está prevista para as 10h30 de 6 de outubro, com o lançamento de "Clima, Riscos e Desastres". A obra trata de questões relacionadas à gestão de riscos e aos impactos de eventos climáticos e desastres sobre organizações e estruturas. O tema também aparece na produção pública de Awazu, que tem discutido a necessidade de planejamento, prevenção e capacidade de resposta diante do aumento da ocorrência de eventos extremos.

A relação entre riscos climáticos, infraestrutura e logística também integra o debate sobre a resiliência de corredores de transporte e cadeias de abastecimento. Em artigo publicado no BE News, Awazu relacionou a expansão da utilização do Arco Norte à necessidade de maior capacidade institucional e antecipação de riscos, especialmente diante dos desafios associados à infraestrutura e às condições ambientais.

Ainda em 6 de outubro, às 17h, será apresentado o livro "Uma escolha de vida: trajetória no Tribunal de Contas da União", de Vital do Rêgo. Publicada pela Editora Senac Distrito Federal, a obra tem 180 páginas e foi lançada originalmente em julho deste ano.

No livro, o ministro revisita sua trajetória pessoal, política e institucional, desde a atuação parlamentar até a presidência do TCU. A publicação aborda experiências relacionadas ao controle externo, à governança e à administração pública, além de episódios dos bastidores da atuação institucional do Tribunal.

Entre os temas tratados estão fiscalização das contas públicas, orçamento, previdência, desenvolvimento econômico, obras públicas, transformação digital e participação do cidadão. A obra também apresenta reflexões sobre o papel das instituições de controle na gestão e no acompanhamento das políticas públicas.

Já no dia 7 de outubro, às 10h30, será lançado "Gestão Ferroviária: Informações para profissionais em ferrovias", de Urubatan Silva Tupinambá Filho. Publicado pela Editora Dialética, o livro tem 192 páginas e foi lançado em agosto de 2026.

A obra foi desenvolvida a partir da experiência do autor no setor e de sua atuação acadêmica na formação de profissionais de ferrovias. O conteúdo reúne aspectos técnicos, regulatórios, operacionais, econômicos e institucionais relacionados ao transporte ferroviário.

Segundo a apresentação da publicação, o objetivo é contribuir para a formação continuada de profissionais em um momento de expansão dos investimentos no setor e de mudanças no ambiente regulatório. Entre os assuntos relacionados ao cenário ferroviário estão concessões, autorizações, ampliação de capacidade, integração logística e incorporação de novas tecnologias.

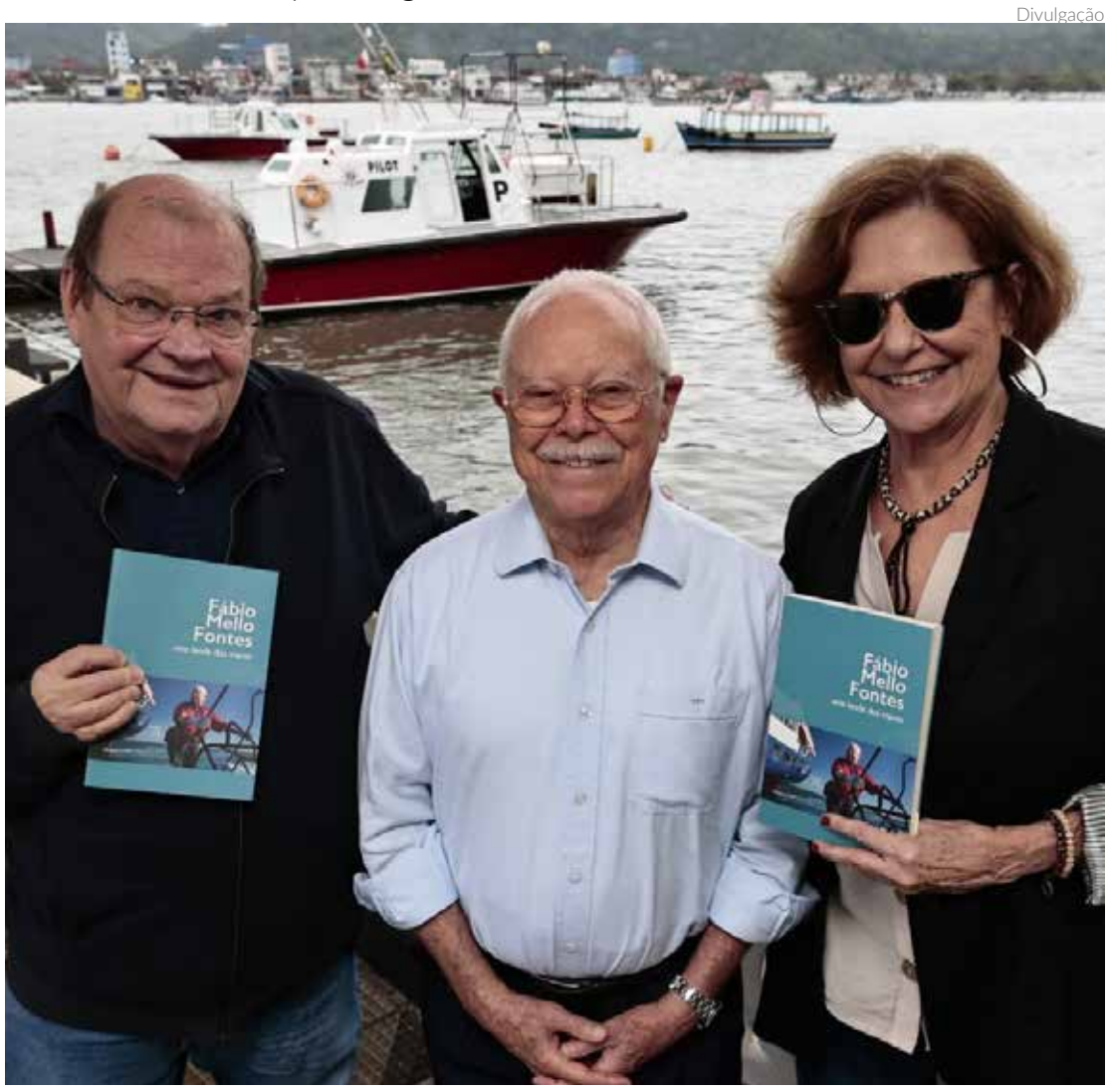
Às 16h30, será autografada a obra "Fábio Mello Fontes, uma lenda dos mares", de Ivani Cardoso. A obra reúne histórias da trajetória do prático, que já realizou cerca de 30 mil manobras e acompanhou mudanças tecnológicas e operacionais no complexo portuário santista.

A obra foi construída a partir de entrevistas com o próprio biografado, familiares, amigos e práticos. A jornalista e colunista do BE News, Ivani Cardoso, é responsável pelos textos e pela edição da publicação ao lado da também jornalista Maria Fernandes Rodrigues.

"Acompanhamos muitas entrevistas do Fontes e sempre nos surpreendemos com as histórias que ele conta. A direção da Praticagem abraçou a proposta e deu certo", conta Ivani.

Os quatro lançamentos dialogam, a partir de perspectivas diferentes, com temas presentes na programação do Fórum Nacional Brasil Export 2026. Enquanto "Clima, Riscos e Desastres" aborda a preparação diante de eventos e ameaças que podem afetar estruturas e operações, "Uma escolha de vida" trata da atuação institucional e do controle da administração pública, e "Gestão Ferroviária" concentra-se na formação e nos desafios de um dos principais modais de transporte de cargas.

Divulgação



O prático Fábio Mello Fontes, que teve suas histórias reunidas em um livro, ao lado da autora Ivani Cardoso e do jornalista José Rodrigues, que fez a coordenação editorial

OS QUATRO LANÇAMENTOS DIALOGAM, A PARTIR DE PERSPECTIVAS DIFERENTES, COM TEMAS PRESENTES NA PROGRAMAÇÃO DO FÓRUM NACIONAL BRASIL EXPORT 2026


JBS
JBS
JBS
Terminais
ITAJAÍ VOLTOU A
PULSAR
COMO CIDADE PORTUÁRIA.
JBS
Terminais
jbs.terminais
jbsterminais.com.br

TRANSPORTES | Portos

Codeba amplia atuação nacional às vésperas de completar 50 anos

Autoridade portuária federal assume gestão transitória do Porto de Itajaí e amplia participação em projetos de integração logística e desenvolvimento portuário

Fotos Divulgação

JJÚNIOR BATISTA
junior.batista@redebenews.com.br



Os portos administrados pela Autoridade Portuária movimentaram 1.908.125 toneladas de cargas em agosto de 2026, volume 12,54% superior ao registrado no mesmo mês de 2025

Às vésperas de completar 50 anos, a Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) inicia uma nova etapa de sua trajetória com a ampliação da atuação para além dos limites do Estado. A autoridade portuária federal, constituída em 1977 para administrar e explorar os portos de Salvador, Aratu e Ilhéus, passa a incorporar novos territórios, projetos e desafios ao seu campo de atuação.

Os portos administrados pela Autoridade Portuária Federal – Codeba movimentaram 1.908.125 toneladas de cargas em agosto de 2026, volume 12,54% superior ao registrado no mesmo mês de 2025. Cargas destinadas à exportação tiveram um aumento de 40,27%. No acumulado de janeiro a agosto, a movimentação chegou a 14.024.521 toneladas.

Vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos, a Codeba exerce funções relacionadas à administração, exploração comercial, modernização e desenvolvimento da infraestrutura portuária. A mudança de escala ganhou dimensão nacional com a designação da companhia para assumir a gestão transitória do Porto de Itajaí, em Santa Catarina, enquanto é conduzido o processo de federalização da instalação portuária.



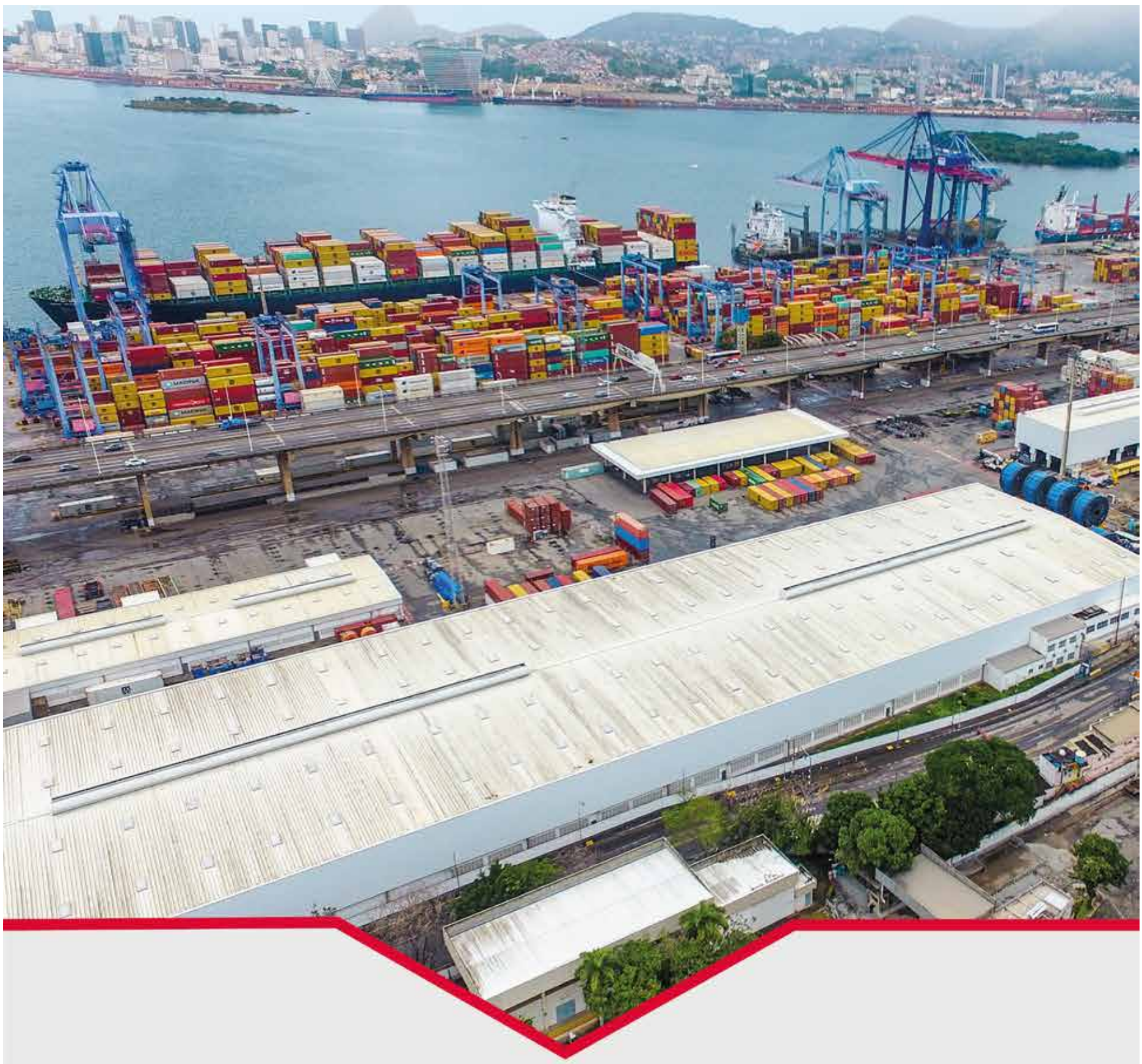
"A gestão transitória também permite à autoridade portuária atuar em novos mercados e acompanhar diferentes modelos de operação e demandas logísticas", diz Antônio Gobbo

"A experiência amplia o escopo de atuação da Codeba e coloca a companhia diante de uma realidade portuária diferente daquela encontrada nos terminais sob sua administração na Bahia. A gestão transitória também permite à autoridade portuária atuar em novos mercados e acompanhar diferentes modelos de operação e demandas logísticas", afirma o presidente da Codeba, Antônio Gobbo.

Segundo ele, na Bahia, a companhia mantém participação em iniciativas voltadas à integração da infraestrutura de transportes, incluindo projetos relacionados à reativação da Hidrovia do São Francisco e à inovação no setor portuário. A atuação busca ampliar a conexão entre diferentes modais e fortalecer a contribuição dos portos para o desenvolvimento logístico regional e nacional.

A expansão da atuação da Codeba também envolve uma abordagem que considera a relação entre as instalações portuárias e os territórios em que estão inseridas. Entre as iniciativas desenvolvidas pela companhia está o projeto Porto-Cidade, voltado à integração entre a atividade portuária e os espaços urbanos.

A agenda também inclui ações relacionadas às práticas ambientais, sociais e de governança (ESG). Nesse contexto, a companhia desenvolve treinamentos e iniciativas associados a temas como AQUA, sustentabilidade, Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e diretrizes do Global Reporting Initiative (GRI).



A **Multiterminais** é um dos maiores operadores de terminais portuários e portos secos do Brasil, além de ser **uma das mais importantes empresas de prestação de serviço ao comércio exterior.**

MULTITERMINAIS

www.multiterminais.com.br

TRANSPORTES | Portos > Entrevista

“Precisamos de regras previsíveis (no Tecon Santos 10)”

Entrevista com **Patrício Júnior,** diretor de Investimentos da TiL para a América Latina

> SE ESPERARMOS QUE A CAPACIDADE SE ESGOTE PARA COMEÇAR A PLANEJAR, CHEGAREMOS TARDE: ESTUDOS, LICENÇAS, ACESSOS E CONSTRUÇÃO LEVAM ANOS

Divulgação



LEOPOLDO FIGUEIREDO
leopoldo.figueiredo@redebenews.com.br

O comércio exterior brasileiro demanda um megaterminal de contêineres como o proposto no projeto Tecon Santos 10. Mas sua concessão não pode “excluir antecipadamente investidores qualificados”. Diante do investimento previsto para a implantação do empreendimento, calculado em R$ 6,5 bilhões, é importante uma ampla participação de interessados e “regras previsíveis”. A avaliação é de Patrício Júnior, diretor de Investimentos para a América Latina da Terminal Investment Limited (TiL), empresa do grupo MSC. Um dos principais executivos do setor, Patrício defende que a concessão do Tecon Santos 10, megaterminal a ser implantado no Porto de Santos (SP) e que poderá operar cerca de 3 milhões de TEU por ano, quando totalmente instalado, ocorra de forma aberta, mas reconhecendo riscos concorrenciais, tratado “com medidas proporcionais”. Acompanhe essas e outras análises do diretor nessa entrevista exclusiva dada pelo executivo ao BE News.

Diretor, começamos essa entrevista tratando do projeto do Tecon Santos 10, o megaterminal de contêineres a ser implantado no Porto de Santos (SP). O desenho concorrencial do leilão é o ponto mais sensível do projeto. Como a TiL avalia a tentativa de restrição à participação das grandes armadoras ou de operadores com terminais na mesma região, e de que forma isso altera a atratividade do ativo para o mercado global?
Somos inteiramente favoráveis à livre concorrência. O Brasil deve examinar riscos concorrenciais com fatos e dados, mas excluir antecipadamente investidores qualificados reduz o número de propostas e pode enfraquecer a disputa. No mundo, grupos ligados à navegação investem cada vez mais em infraestrutura portuária de longo prazo. Em Roterdã, por exemplo, a expansão do terminal Maasvlakte II envolve mais de €1 bilhão e acrescenta cerca de dois milhões de TEUs de capacidade. O Brasil deveria atrair esse capital, assegurando que qualquer preocupação concreta seja analisada pelos órgãos competentes e tratada com medidas proporcionais.

Atualmente, um grupo de trabalho formado por técnicos do Ministério de Portos e Aeroportos e da Casa Civil elaboram a proposta de um novo edital para a concessão do Tecon Santos 10, com a expectativa de reduzir restrições à participação do mercado. O que sr. espera desse texto?
Espero um edital claro, aberto e juridicamente sólido, que permita a todos os investidores qualificados apresentar propostas. O próprio projeto exige investimentos estimados em cerca de R$ 6,5 bilhões, para começar, e a disputa pode chegar até R$ 15 bilhões se todos puderem participar dos lances, incluindo a outorga. Para comprometer esse capital durante muitos anos, precisamos de regras previsíveis. O Brasil amplia suas relações comerciais com o mundo e deve mostrar a mesma abertura ao investimento em infraestrutura. Queremos competir em



Brasília, nosso último ponto de encontro.

De 6 a 8 de outubro, a PIATEC estará na Brasil Export 2026, um encontro que reúne lideranças dos setores público e privado para debater os principais desafios e oportunidades da infraestrutura, logística, transportes, portos e do desenvolvimento econômico do Brasil.

Será uma excelente oportunidade para apresentar nossas soluções, fortalecer conexões e trocar experiências com profissionais e empresas que impulsionam o comércio exterior.

piatec

piatec
@piatecbr

CONTINUAÇÃO DA ENTREVISTA DA PÁGINA 18

O Brasil tem carga, mercado e enorme potencial. O requisito central é a segurança jurídica

condições justas e cumprir integralmente as exigências concorrenciais que forem estabelecidas.

Como a entrada do Tecon Santos 10 pode afetar preços, produtividade e os terminais existentes em Santos e na costa brasileira? E quanto o projeto está atrasado?
Santos movimentou mais de 5,9 milhões de TEUs em 2025, um recorde e crescimento de 7,7% sobre 2024. Eu sempre falei que isso iria ocorrer, enquanto alguns cavaleiros do apocalipse falavam o contrário. O Governo estima que o Santos 10 possa elevar em cerca de 50% a capacidade de contêineres do porto. São números que mostram a dimensão e a urgência do certame. Há demanda reprimida, especialmente na região de São Paulo, e nossa avaliação é de que uma parcela expressiva da nova capacidade do Tecon poderá ser ocupada rapidamente. O projeto já está atrasado porque, depois do leilão, ainda virão anos de obras. Sem expansão, a falta de espaço e os congestionamentos limitam as exportações e pressionam os custos logísticos.

Diante dessa demanda reprimida e levando em conta o tempo necessário para se implantar um terminal dessas dimensões, já é hora de planejar outro terminal de contêineres para Santos? O Porto de São Sebastião, no litoral norte de São Paulo e que está preparando a licitação de sua área de contêineres, pode ser uma solução atrativa?
Sim. Se esperarmos que a capacidade se esgote para começar a planejar, chegaremos tarde: estudos, licenças, acessos e construção levam anos. São Sebastião pode ser uma solução complementar, com boas condições de calado e espaço para carga local e transbordo. Mas, mesmo considerando um projeto na ordem de um 1 milhão de TEUs, sua escala não resolveria sozinha a demanda de Santos. Precisamos também de terminais maiores e economicamente sustentáveis, com vários berços, aptos a receber navios grandes e operar cinco ou seis guindastes ao mesmo tempo com alta produtividade.

Sobre a verticalização no mercado de contêineres, como demonstrar aos donos de carga e às linhas não ligadas à MSC que haveria acesso isonômico a um terminal operado pela TiL?
Deveríamos ser vistos como inocentes, e quem diz o contrário teria que provar primeiro, com fatos e dados. A discussão deve começar pelo desempenho real dos terminais, não pela presunção de que a integração vertical causa prejuízo. Terminais ligados ao grupo, como Portonave, BTP, Multiterminais, Tecon Rio Grande, Tecon Salvador e Log-In, em Vitória, atendem diferentes clientes e seguem investindo. A Portonave, por exemplo, movimentou cerca de 1,1 milhão de TEUs em 2025, com apenas um berço de atracação, e registrou média de 114 movimentos por hora, a maior produtividade de navios do País naquele ano. Estamos dispostos a comprovar, com indicadores de atendimento, produtividade, preços e de reclamações, como esses terminais servem ao mercado. É com evidência verificável e regras claras de acesso que se responde à preocupação com a neutralidade.

Como equilibrar a ampliação dos ativos existentes com a disputa por novas concessões no Brasil?
Temos interesse em continuar investindo no Brasil em ambas as frentes. A MSC tem uma carteira de encomendas de navios superior a dois milhões de TEUs, próxima de um quarto de sua capacidade atual. Esses navios precisarão de profundidade, berços e produtividade. Ao mesmo tempo, já existe demanda de carga que encontra limites na infraestrutura brasileira. Melhorar os terminais atuais é necessário, mas não substitui a criação de capacidade nova. Se o exportador não consegue ampliar seus embarques por falta de infraestrutura, perde-se oportunidades, e a escassez pressiona os preços ao longo da cadeia.

Qual é o peso da descarbonização nas decisões de investimento da TiL na América Latina?
É uma prioridade crescente e deve entrar no desenho do projeto (do Tecon Santos 10) desde o início. Isso inclui equipamentos elétricos, maior eficiência energética e preparação para fornecer energia aos navios atracados quando houver condições técnicas e econômicas. Roterdã já avança na implantação desse fornecimento em grandes terminais de contêineres, mostrando a direção do setor. Bancos e investidores também avaliam cada vez mais os indicadores ambientais; um projeto consistente pode ampliar as opções de financiamento e obter condições mais favoráveis. Uma concessão de longo prazo precisa estar preparada para essa evolução.

> “NÃO VEJO O BRASIL COMO SEDE DE UM PORTO DEDICADO EXCLUSIVAMENTE AO TRANSBORDO. VEJO O TRANSBORDO CRESCENDO EM DIFERENTES TERMINAIS, CONFORME A REDE DE CADA LINHA

Analisando os gargalos de infraestrutura no Brasil, como lidar com a dependência de dragagem e de investimentos no acesso marítimo?
Não adianta construir um terminal para navios maiores se o canal e a bacia de evolução não permitem que eles operem com eficiência. O próprio planejamento do Santos 10 prevê aproximadamente 1,5 quilômetro de cais, novos equipamentos e obras associadas de acesso. Isso precisa avançar de forma coordenada com a modernização do canal e das conexões terrestres. Para investir bilhões em um terminal, o operador precisa saber quais condições de acesso estarão disponíveis, quem é responsável por entregá-las e em que prazo.

Diante desses investimentos, há viabilidade para um grande hub de contêineres no Nordeste brasileiro no curto prazo?
Há bons portos e condições de calado no Nordeste, mas um hub precisa também de carga local de importação e exportação, frequência de serviços e capacidade para fazer conexões rápidas. Pecém mostra que a consolidação dessa escala leva tempo, mesmo quando o porto tem qualidades náuticas. Não vejo o Brasil como sede de um porto dedicado exclusivamente ao transbordo. Vejo o transbordo crescendo em diferentes terminais, conforme a rede de cada linha. Para concentrar essas conexões de forma relevante, são necessários berços disponíveis e escala operacional — em geral, ao menos três berços, idealmente quatro. Navio e carga em conexão não podem ficar esperando.

Quais barreiras brasileiras mais pesam quando a TiL compara projetos em diferentes países?
O Brasil tem carga, mercado e enorme potencial. O requisito central é a segurança jurídica: uma concessão precisa ter regras, responsabilidades e custos claros desde o início. Obrigações acrescentadas depois, ou obras sem relação direta com a movimentação de carga impostas ao terminal, entram no custo do projeto e acabam refletidas no preço dos serviços. Também precisamos considerar equipamentos mais caros, prazos maiores de entrega e a dragagem contínua exigida em importantes complexos portuários. Não se pode pedir preços baixos do operador enquanto todos os custos necessários para operar sobem. Se queremos reduzir o Custo Brasil, precisamos medir esses efeitos, preservar a previsibilidade e investir continuamente em terminais e acessos.

Somos o porto mais produtivo do Brasil

portonave.com.br



Liderança em produtividade de navio
112 movimentos por hora*.
*Média registrada até fevereiro de 2026, segundo a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários).

R$ 2 bi em investimentos
Destinados à obra de adequação do cais e à aquisição de equipamentos 100% elétricos.

Aumento de 33% da capacidade de movimentação anual a partir de 2027
1,5 milhão de TEUs para 2 milhões de TEUs*.
*Unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés.

Nossa liderança em produtividade é resultado de investimentos em infraestrutura e novas tecnologias que ampliam a eficiência e a confiabilidade das operações. **Com excelência e foco em inovação, entregamos soluções que impulsionam os negócios dos nossos clientes.**

PORTONAVE
Com excelência, aonde for.

TRANSPORTES | Portos > Opinião



FREDERICO CARVALHO DIAS
Diretor-geral da Agência Nacional
de Transportes Aquaviários (Antaq)

opiniao@portalbenews.com.br

GESTÃO

Os dilemas da infraestrutura e a racionalidade econômica do ambiente de confiança

Quando se pensa em desenvolvimento, é consenso que precisamos cada vez mais de expansão da nossa infraestrutura. Os R$ 280 bilhões investidos em 2025 (dados da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base/Abdib) ainda são insuficientes para neutralizar o déficit histórico de competitividade e acompanhar o crescimento vertiginoso da nossa produção agrícola e industrial.

A equação se torna ainda mais desafiadora quando acrescentamos a variável fiscal. Em um cenário de crescimento inercial de despesas obrigatórias e limitação orçamentária global, o espaço para gastos discricionários — investimentos — encontra-se cada vez mais comprimido. Esse diagnóstico revela aritmeticamente que o cenário logístico nacional depende cada vez mais do setor privado. E esse capital só aflui quando encontra ambiente de negócios seguro, previsível e institucionalmente estável.

Alguém sempre paga o preço da falta de infraestrutura: a carga, a indústria, o agronegócio, os consumidores e o governo — todos perdem. Na regulação do setor aquaviário, a intensificação dos conflitos é o termômetro da falta de infraestrutura. Atritos e divergências que seriam marginais na dinâmica econômica normal convertem-se em grandes contenciosos pela ausência de capacidade operacional.

A saturação de um terminal em Santos, por exemplo, amplifica as consequências de uma alteração de rota na navegação: as cargas que ficaram represadas nos pátios interrompem o fluxo e impedem a chegada dos novos contêineres que estavam previstos na programação. Na Antaq, acende o alerta com o aumento das disputas envolvendo a cobrança de sobreestadia de contêineres — cujas denúncias junto à Agência saltaram de 13% para 50% do total de demandas entre 2023 e 2025. Mais ao Norte, os desgastes em torno de sobretaxas emergenciais de seca seriam mais tênues se o país contasse com dragagens preventivas e contínuas garantidas por meio de concessões hidroviárias estruturadas.

A conclusão é inescapável: a falta de infraestrutura é um problema comum a todos. É reducionista a visão de que regulador e regulado ocupam lados opostos em um cabo de guerra. A complexidade dos desafios da infraestrutura exige de todos os agentes a construção de soluções que enfrentem os problemas reais — que não são poucos, nem simples.

Dessa constatação decorre outra, coerente com a própria lógica de existência da regulação. Diante de empreendimentos bilionários e prazos de maturação de décadas, a confiança mútua entre os agentes e o Estado converte-se no principal ativo de eficiência econômica. A imprevisibilidade encarece o capital, infla o prêmio de risco e paralisa investimentos. Em contrapartida, um ambiente de confiança —colaborativo na busca de soluções — simplifica o processo decisório, reduz custos de transação e confere a agilidade necessária a ajustes contratuais.

É evidente que, dados os interesses em jogo, os polos dessa relação tendem a um comportamento cauteloso — não cabe uma postura ingênua ou excessivamente "confiante" na outra parte. Todavia, é preciso notar que, sob a estrita ótica da racionalidade econômica, vale muito a pena ser confiável. Num contexto de regulação responsiva, o regulado transparente e confiável é submetido a uma fiscalização menos ostensiva e mais orientada à indução de melhorias. Para o regulador, por sua vez, a confiabilidade e a previsibilidade estão no cerne de sua existência – é o que o distingue dos demais órgãos e justifica sua autonomia.

É por isso que a regulação técnica aposta na credibilidade e na legitimidade de suas decisões — e se baseia em rito transparente, fundamentado em evidências e aberto ao contraditório qualificado. Recorrendo com certa liberdade à sociologia jurídica de Niklas Luhmann, podemos dizer que a confiabilidade no procedimento decisório é o elemento capaz de pacificar as disputas setoriais e assegurar um ambiente de baixos custos de transação.

A teoria dos jogos demonstrou que, sob a perspectiva econômica, a estratégia dominante para a maximização de valor em relações duradouras e recorrentes é a cooperação recíproca. Tratar a regulação como um "jogo de soma zero", em que a vitória de uma parte exige a destruição da outra, é um viés míope de curto prazo que degrada o equilíbrio de longo prazo.

Um dos dilemas centrais desse ecossistema é a tentação das vitórias de ocasião. Se determinada deliberação não me favorece, tento fragilizar a autoridade do órgão regulador e, eventualmente, virar a mesa em outra instância. Ocorre que a relação regulador-regulado não é um "flerte de uma única noite", mas um "casamento duradouro". O ambiente regulatório opera como um jogo iterativo — uma sequência contínua de rodadas de interação.

Não há racionalidade em comprometer a credibilidade da relação para vencer uma partida inicial quando há um campeonato inteiro pela frente. O precedente criado para contornar a regra hoje abre a exata brecha que amanhã será utilizada por um concorrente em seu desfavor. Degradar a autoridade e a credibilidade do regulador destrói a higidez do ambiente, atingindo o valor dos próprios contratos no longo prazo.

Para o desenvolvimento do setor, é mais vantajoso conviver com um regulador firme, coerente e adstrito às garantias do procedimento do que cair na roda viva da insegurança jurídica. Regulação não é uma partida de tênis, na qual cada jogador almeja derrotar o oponente. Assemelha-se ao frescobol, em que ambos os praticantes querem manter a bola no ar pelo maior tempo possível. Se a bola cai, a partida acaba para ambos.

Pela estrita racionalidade econômica, interessa a todos construir ambientes de confiança e relações de longo prazo íntegras. O dissenso quanto aos resultados da decisão é natural no nosso contexto, mas temos de estar em consenso ao menos quanto às regras do jogo – quem decide e como decide. Ao país o que interessa é um mercado que atue em sua plenitude dentro de um ambiente previsível, com os incentivos adequados ao desenvolvimento de um setor eficiente. É preservando a transparência, o ambiente de confiança e a colaboração qualificada que construiremos soluções céleres e efetivas, capazes de sustentar a expansão e a resiliência da infraestrutura nacional.

REGULAÇÃO NÃO É UMA PARTIDA DE TÊNIS, NA QUAL CADA JOGADOR ALMEJA DERROTAR O OPONENTE. ASSEMELHA-SE AO FRESCOBOL, EM QUE AMBOS OS PRATICANTES QUEREM MANTER A BOLA NO AR PELO MAIOR TEMPO POSSÍVEL. SE A BOLA CAI, A PARTIDA ACABA PARA AMBOS

PUBLIEDITORIAL

TRANSPORTES | Portos

Codern reverte prejuízo e fecha 2025 com lucro de R$ 96 milhões

Companhia também reduziu prejuízos acumulados e teve demonstrações financeiras concluídas no prazo e sem ressalvas

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

Divulgação



Os custos operacionais cresceram 12% em 2025, para R$ 43,35 milhões, enquanto as despesas gerais e administrativas aumentaram 8%, para R$ 43,26 milhões

A Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN) encerrou 2025 com mudança expressiva em sua posição patrimonial e financeira. Depois de anos marcados por prejuízos acumulados e passivo a descoberto, a empresa registrou lucro líquido de R$ 95,97 milhões, reduziu significativamente o estoque de prejuízos acumulados e teve as contas concluídas dentro do prazo legal e sem ressalvas da auditoria independente.

Em 2024, a CODERN havia encerrado o exercício com prejuízo de R$ 37,11 milhões. No ano seguinte, passou para lucro de R$ 95,97 milhões. As demonstrações contábeis registram, contudo, que parte relevante desse desempenho decorreu de eventos extraordinários, especialmente da reversão de R$ 52,16 milhões em provisões para contingências judiciais e administrativas e de R$ 56,62 milhões em deságio obtido na renegociação do passivo com o Portus.

A transformação também alcançou a estrutura patrimonial. Ao final de 2024, a Companhia acumulava R$ 973,63 milhões em prejuízos acumulados. Em dezembro de 2025, o saldo havia caído para R$ 449,61 milhões, redução de aproximadamente R$ 524 milhões. O movimento decorreu principalmente da absorção de R$ 428,04 milhões em prejuízos acumulados, por meio de redução do capital social, somada ao lucro do exercício.

A operação tem natureza patrimonial e contábil e não significa pagamento de R$ 428 milhões em dívidas. Seu efeito foi reorganizar o patrimônio líquido e contribuir para que a CODERN deixasse a condição de passivo a descoberto. A renegociação com o Portus também reduziu pressões relevantes sobre o balanço.

O resultado financeiro evidencia a mudança: saiu de R$ 45,99 milhões negativos em 2024 para R$ 18,18 milhões positivos em 2025. As receitas financeiras chegaram a R$ 77,25 milhões, influenciadas principalmente pelo deságio obtido na negociação com o Portus.

Também houve avanço operacional. A receita líquida dos serviços passou de R$ 97,7 milhões em 2024 para R$ 99,2 milhões em 2025. No Porto de Natal, o crescimento foi de 37%, com a receita líquida subindo de R$ 7,69 milhões para R$ 10,50 milhões. A movimentação de cargas cresceu 21% e alcançou 495 mil toneladas, com destaque para o embarque de frutas.

Para o diretor-presidente da CODERN, Paulo Henrique Macedo, os resultados refletem um processo de reorganização financeira. “A Companhia enfrentou desafios históricos do ponto de vista financeiro e patrimonial. O resultado de 2025 demonstra que o trabalho de reorganização vem produzindo efeitos concretos, com melhoria da estrutura patrimonial, avanço na solução de passivos relevantes e fortalecimento das operações. O objetivo agora é assegurar sustentabilidade a essa evolução, com responsabilidade, governança e planejamento de longo prazo.”

Contas no prazo e sem ressalvas

A evolução de 2025 também alcançou a governança contábil. As demonstrações financeiras foram concluídas dentro do prazo legal e receberam parecer sem ressalvas da auditoria independente. Em reunião realizada em março de 2026, o Conselho de Administração registrou que a combinação dos dois fatores — tempestividade e ausência de ressalvas — era inédita nos últimos dez anos.

A auditoria independente concluiu que as demonstrações apresentam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da CODERN em 31 de dezembro de 2025, o desempenho das operações e os fluxos de caixa, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e com as normas internacionais de relatório financeiro.

A evolução fica mais clara na comparação dos últimos exercícios. Em 2023, as demonstrações receberam parecer com ressalvas. Em 2024, o parecer já foi emitido sem ressalvas, mas as contas foram concluídas fora do prazo legal. Em 2025, a CODERN reuniu os dois indicadores: conclusão tempestiva e parecer sem ressalvas.

Paulo Henrique Macedo destaca que o resultado deve ser avaliado também sob a perspectiva da qualidade da gestão e dos controles internos. “Ter contas concluídas no prazo e sem ressalvas é um indicador objetivo de amadurecimento da governança. O lucro é relevante, mas igualmente importante é garantir controles, informações confiáveis e capacidade de planejamento. É essa base que permite transformar recuperação financeira em sustentabilidade institucional.”

As demonstrações também registram desafios. Os custos operacionais cresceram 12% em 2025, para R$ 43,35 milhões, enquanto as despesas gerais e administrativas aumentaram 8%, para R$ 43,26 milhões. A administração aponta como prioridade transformar o crescimento operacional em sustentabilidade financeira.

O balanço de 2025 reúne, portanto, três marcos: lucro de quase R$ 96 milhões, reorganização patrimonial com forte redução dos prejuízos acumulados e demonstrações financeiras concluídas no prazo e sem ressalvas. A partir desse resultado, o desafio passa a ser consolidar a recuperação em bases permanentes e ampliar a capacidade de investimento do Porto de Natal.

PUBLIEDITORIAL

TRANSPORTES | Portos

Primeiro leilão do Porto de Natal abre frente para minério de ferro

NAT01 terá R$ 55,17 milhões em investimentos e capacidade projetada para movimentar até 1,8 milhão de toneladas por ano

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

Divulgação



O Porto de Natal passará a contar com uma estrutura dedicada ao setor mineral, ampliando a diversificação de sua matriz de cargas e sua participação na cadeia logística do Estado

O Porto de Natal iniciou uma nova etapa de sua estratégia de modernização e diversificação de cargas com o primeiro leilão de arrendamento de sua história. O terminal Pátio Norte, denominado NAT01, foi arrematado pela Fomento do Brasil Mineração e será destinado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente minério de ferro produzido no Rio Grande do Norte. O projeto prevê R$ 55,17 milhões em investimentos privados ao longo de um contrato de 15 anos.

O leilão foi realizado em 26 de fevereiro de 2026, na B3, em São Paulo, sob coordenação do Ministério de Portos e Aeroportos e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A Fomento do Brasil apresentou proposta de R$ 50 mil de outorga e venceu o certame para exploração da área, que possui aproximadamente 20,3 mil metros quadrados, localizada na retroárea do Berço 1 do Porto de Natal.

Mais que a destinação de uma área portuária à iniciativa privada, o projeto abre uma nova frente de negócios para o terminal potiguar. Historicamente concentrado em cargas como frutas, trigo, sal e operações vinculadas a projetos específicos, o Porto de Natal passará a contar com uma estrutura dedicada ao setor mineral, ampliando a diversificação de sua matriz de cargas e sua participação na cadeia logística do Estado.

A capacidade dinâmica projetada para o NAT01 é de até 1,8 milhão de toneladas por ano. Segundo o Ministério de Portos e Aeroportos, a implantação do terminal deverá gerar novos empregos diretos e aumentar a capacidade operacional para exportação de granéis minerais.

Para o diretor-presidente da CODERN, Paulo Henrique Macedo, o arrendamento representa uma mudança estrutural na estratégia comercial do Porto.

"Estamos criando condições para que o Porto de Natal amplie sua participação na economia do Rio Grande do Norte e incorpore novas cadeias produtivas às suas operações. O primeiro leilão de arrendamento da nossa história é um marco porque traz investimento privado, modernização da infraestrutura e uma carga nova com potencial de movimentação bastante relevante. É uma decisão que olha para o crescimento do Porto no longo prazo."

R$ 55 milhões em modernização

Os investimentos previstos abrangem obras civis e aquisição de equipamentos específicos para a operação mineral. Cerca de R$ 31 milhões estão estimados para intervenções de infraestrutura, entre elas pavimentação, sistemas de drenagem destinados aos efluentes associados à operação e a implantação de uma barreira de vento com aproximadamente 11 metros de altura. Outros R$ 24 milhões deverão ser aplicados na aquisição de equipamentos.

O projeto contempla carregador móvel de navios, pás carregadeiras, balanças rodoviárias e sistemas de controle de particulados, incluindo canhões de névoa. Os estudos técnicos também estabelecem a formação de área de armazenamento com capacidade estática para 75 mil toneladas de minério e carregador de navios com capacidade nominal mínima de 2 mil toneladas por hora.

A estrutura ambiental integra as obrigações do empreendimento. Entre os investimentos previstos estão sistema de drenagem e estação para tratamento de águas com particulados de minério, além de mecanismos específicos para contenção de material particulado. As medidas fazem parte dos requisitos técnicos definidos para adaptar a área à movimentação de granéis sólidos minerais.

Minério potiguar ganha caminho para exportação

A Fomento do Brasil é responsável pelo Projeto Ferro Potiguar, que reúne depósitos minerais em fase de desenvolvimento, licenciamento ambiental e estudos de engenharia no Rio Grande do Norte. A empresa integra o grupo Fomento Resources, com atuação internacional no setor mineral.

O desenho do NAT01 também permite ao Porto incorporar investimentos privados sem transferir a gestão integral do equipamento. A área arrendada será explorada pelo operador dentro das regras contratuais e regulatórias, enquanto a CODERN permanece como autoridade portuária responsável pela administração do Porto Organizado de Natal.

"O arrendamento permite conciliar o papel público da autoridade portuária com a capacidade de investimento e a especialização da iniciativa privada. Estamos trazendo recursos para dentro do Porto, ampliando a infraestrutura e criando condições para uma operação que poderá elevar de forma significativa a movimentação de cargas. Isso significa mais atividade econômica, geração de oportunidades e fortalecimento da logística do Rio Grande do Norte", afirma Paulo Henrique Macedo.

A importância do projeto ganha dimensão quando comparada à movimentação atual do terminal. Em 2025, o Porto de Natal movimentou aproximadamente 495 mil toneladas de cargas. O NAT01, isoladamente, foi dimensionado para uma capacidade dinâmica anual de até 1,8 milhão de toneladas quando estiver plenamente operacional, embora capacidade projetada não represente garantia de movimentação efetiva nesse volume.

O primeiro leilão representa, assim, mais do que uma nova operação. Ele introduz no Porto de Natal um modelo de atração de capital privado para expansão da infraestrutura, diversifica a pauta de cargas e integra o terminal a uma nova cadeia produtiva. Depois de fortalecer sua posição no escoamento da fruticultura, a estrutura portuária potiguar se prepara para acrescentar o minério de ferro à sua pauta de exportações e ampliar sua participação na logística econômica do Estado.

PUBLIEDITORIAL

TRANSPORTES | Portos

Porto de Natal recebe mais de R$ 140 milhões em obras de modernização

Pacote inclui dragagem, defensas, recuperação de armazéns e galpões e implantação de usina fotovoltaica

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

Divulgação



A execução da dragagem e das demais intervenções resulta de uma articulação entre a CODERN, o Governo do Rio Grande do Norte e o Ministério de Portos e Aeroportos

O Porto de Natal atravessa um amplo ciclo de modernização de sua infraestrutura. Um conjunto de obras reúne mais de R$ 140 milhões em investimentos, com recursos do Orçamento Geral da União e do Novo PAC, envolvendo a dragagem do canal de acesso, defensas da Ponte Newton Navarro, substituição das defensas do cais, recuperação de armazéns e galpões e implantação de usina fotovoltaica. O Plano de Investimentos 2025/2026 da CODERN registra todas essas intervenções como obras em andamento.

Entre as intervenções, a dragagem ocupa posição central. Os serviços começaram em abril de 2026 e representam a retomada de uma intervenção estrutural no canal de acesso depois de aproximadamente 15 anos. A última grande dragagem havia sido iniciada em 2009, período após o qual o assoreamento voltou a impor limitações à navegação e à capacidade operacional do terminal.

O Plano de Investimentos da CODERN destina R$ 60 milhões à dragagem de manutenção. A intervenção busca recompor a profundidade operacional do canal para 12,5 metros, ampliando a segurança da navegação e criando condições para a entrada de embarcações de maior porte. Segundo o Ministério de Portos e Aeroportos, a nova configuração permitirá receber navios de até 237 metros de comprimento.

Primeira etapa da dragagem concluída

A primeira etapa foi concluída em agosto de 2026, com a retirada de aproximadamente 1,2 milhão de metros cúbicos de sedimentos do canal de acesso. A segunda fase contempla a adequação da bacia de evolução, área utilizada para as manobras dos navios, e depende da conclusão do processo de licenciamento ambiental. Como parte desse procedimento, a CODERN contratou estudo técnico para avaliar eventuais impactos da intervenção sobre a pesca artesanal.

Para o diretor-presidente da CODERN, Paulo Henrique Macedo, a dragagem deve ser compreendida dentro de uma estratégia mais ampla de recuperação da capacidade do terminal.

"A dragagem é uma obra estruturante para o Porto de Natal. Estamos superando uma limitação acumulada durante muitos anos e criando condições para receber embarcações maiores, ampliar a movimentação de cargas e atrair novos negócios. É um investimento que fortalece não apenas o Porto, mas toda a logística e a economia do Rio Grande do Norte."

Trabalho conjunto

A execução da dragagem e das demais intervenções resulta de uma articulação entre a CODERN, o Governo do Rio Grande do Norte e o Ministério de Portos e Aeroportos. Desde 2023, a Companhia passou a tratar a dragagem, as defensas da Ponte Newton Navarro e a recuperação da infraestrutura interna como pautas prioritárias. A própria CODERN registrou oficialmente que o trabalho conjunto entre as três esferas foi fundamental para viabilizar a modernização do terminal.

A governadora Fátima Bezerra participou diretamente dessas articulações em agendas com o Governo Federal e o Ministério de Portos e Aeroportos. Em 2025, a CODERN classificou como decisivo o apoio institucional do Governo Federal, do Ministério e do Governo do Estado, por meio da governadora, às pautas da dragagem e das defensas da Ponte Newton Navarro. Em agosto daquele ano, Fátima participou, ao lado do então ministro Silvio Costa Filho, da agenda em Natal que formalizou a ordem de serviço para a dragagem e anunciou o pacote de investimentos portuários.

Outro eixo estratégico é a instalação das defensas de proteção dos pilares centrais da Ponte Newton Navarro. O Plano de Investimentos 2025/2026 registra R$ 61 milhões para a intervenção, destinada a aumentar a segurança contra impactos de embarcações e contribuir para a superação das restrições de navegação existentes no acesso ao Porto.

Também estão previstos R$ 10 milhões para aquisição das defensas do cais, equipamentos destinados a absorver os impactos durante as operações de atracação e desatracação dos navios.

Armazéns, galpões e energia limpa

O programa de modernização alcança ainda a estrutura interna do Porto. São R$ 2,93 milhões para recuperação dos armazéns e mais R$ 1,01 milhão para os galpões, ampliando as condições físicas das instalações destinadas às atividades logísticas.

Outro investimento é a implantação da usina fotovoltaica, orçada em R$ 5,11 milhões. O projeto amplia a participação de energia renovável nas instalações portuárias e cria condições para redução dos gastos com eletricidade e maior eficiência energética.

Somados, os seis projetos relacionados no documento da CODERN chegam a aproximadamente R$ 140,1 milhões, todos vinculados a recursos do OGU/PAC. O conjunto combina intervenções de navegabilidade, segurança operacional, recuperação de infraestrutura e sustentabilidade energética.

O ciclo ocorre ao mesmo tempo em que o Porto amplia sua movimentação, consolida a exportação de frutas para a Europa e abre novas frentes de negócios, como o arrendamento do NAT01 para futura movimentação de minério de ferro. Paulo Henrique Macedo já havia definido esse processo como o resgate de um importante vetor de desenvolvimento do Rio Grande do Norte.

Com a primeira etapa da dragagem concluída e as demais intervenções em desenvolvimento, a estratégia passa a combinar recuperação de gargalos históricos com ampliação da capacidade operacional. O objetivo é entregar ao Rio Grande do Norte uma infraestrutura portuária mais segura, eficiente e preparada para acompanhar o crescimento das cadeias produtivas e a atração de novos negócios.

PUBLIEDITORIAL

TRANSPORTES | Portos

Concurso renova quadro da Codern para nova fase do Porto de Natal

Seleção abriu vagas em áreas técnicas, administrativas e operacionais para acompanhar modernização e crescimento do terminal

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

Divulgação



Neste ano, a Companhia Docas do Rio Grande do Norte realizou um novo concurso público, abrindo oportunidades para profissionais de níveis médio, técnico e superior

O processo de transformação vivido pelo Porto de Natal desde 2023 chegou também a uma área fundamental para o futuro da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN): a renovação do seu quadro permanente de empregados.

Em 2026, a Companhia realizou um novo concurso público, abrindo oportunidades para profissionais de níveis médio, técnico e superior. O certame representa mais uma etapa do processo de fortalecimento institucional da CODERN, ao lado dos investimentos em infraestrutura, do crescimento da movimentação de cargas, da melhoria dos instrumentos de governança e da reorganização administrativa e financeira.

O concurso ofereceu cinco vagas imediatas, além da formação de cadastro de reserva, para diferentes áreas necessárias ao funcionamento da Autoridade Portuária. As oportunidades contemplaram cargos como Auxiliar Portuário Operacional, Assistente Administrativo, Assistente Administrativo de Operações Portuárias, Técnico em Segurança do Trabalho, Técnico Desenvolvedor de Software, Administrador, Contador, Advogado, Economista, Analista de Sistemas e Engenheiro Civil.

Organizado pelo Instituto AOCP, o concurso teve provas realizadas em maio de 2026 e passou por diferentes etapas de seleção e classificação ao longo do ano.

Para o diretor-presidente da CODERN, Paulo Henrique Macedo, a realização do concurso simboliza também a preparação da Companhia para os desafios de uma nova realidade portuária.

"Estamos modernizando a infraestrutura, ampliando a movimentação de cargas, buscando novas operações e fortalecendo a governança da Companhia. Mas nenhuma transformação se sustenta sem pessoas. O concurso público vem justamente para fortalecer nosso quadro técnico, renovar conhecimentos e preparar a CODERN para os próximos anos. É uma conquista importante e que, de certa forma, coroa todo esse processo de avanços que estamos construindo", destaca Paulo Henrique.

Renovação

A chegada de novos empregados ganha importância diante das mudanças pelas quais passa o Porto de Natal.

Nos últimos anos, a CODERN avançou na execução de investimentos estruturantes, como a dragagem do canal de acesso e da área portuária, além de projetos voltados para defensas, dolfins, armazéns, eficiência energética e modernização da infraestrutura.

No campo operacional, o Porto registrou crescimento na movimentação de cargas, fortalecimento das exportações de frutas, retomada da movimentação de açúcar e abertura de perspectivas para novas cargas. Paralelamente, foram implementadas ações nas áreas de segurança, transparência, sustentabilidade e integração Porto-Cidade.

Esse novo cenário também exige uma estrutura administrativa e técnica preparada para lidar com demandas cada vez mais especializadas nas áreas de engenharia, tecnologia, segurança do trabalho, administração, planejamento, operações portuárias, contabilidade e área jurídica.

Por isso, o concurso é visto dentro de uma estratégia que ultrapassa a simples reposição de pessoal. A proposta é contribuir para a preservação da capacidade técnica da Companhia, promover renovação de conhecimentos e assegurar mão de obra qualificada para acompanhar a modernização do Porto.

"O Porto de Natal está sendo preparado para crescer de forma sustentável. Isso significa investir em infraestrutura, tecnologia e eficiência, mas significa também investir nas pessoas que fazem a Companhia funcionar. Estamos deixando bases sólidas para que esse processo tenha continuidade no longo prazo", acrescenta o diretor-presidente.

Estrutura para o futuro

A realização do concurso se soma a uma série de medidas adotadas desde 2023 para fortalecer institucionalmente a CODERN.

A Companhia avançou na reorganização financeira, ampliou mecanismos de governança e transparência, fortaleceu sua agenda ambiental e social e passou a desenvolver uma política mais estruturada de aproximação com a cidade e com as comunidades do entorno.

Nesse contexto, a renovação do quadro funcional representa uma peça importante para garantir continuidade administrativa e capacidade técnica às próximas etapas de desenvolvimento.

Mais do que preencher vagas, o concurso realizado em 2026 sinaliza uma preparação para o futuro: um Porto de Natal com infraestrutura modernizada, novas perspectivas comerciais, governança fortalecida e uma nova geração de profissionais para dar continuidade ao processo de transformação.

PUBLIEDITORIAL

TRANSPORTES | Portos

Codern amplia transformação do Porto de Natal para gestão e governança

Reorganização financeira, transparência, sustentabilidade e relação Porto-Cidade passam a integrar estratégia da companhia

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

Divulgação



Localizado em uma área histórica de Natal, entre a Ribeira e as Rocas, o complexo passou a desenvolver uma política específica de aproximação com as comunidades vizinhas

A transformação do Porto de Natal nos últimos anos não ficou restrita ao cais, à movimentação de cargas ou às obras de infraestrutura. Desde 2023, a Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN) vem desenvolvendo uma agenda voltada também ao fortalecimento da gestão, da governança corporativa, da transparência e da relação do porto com a cidade.

Um dos desafios enfrentados pela Companhia estava justamente na área econômico-financeira. As demonstrações referentes a dezembro de 2023 registravam um histórico de prejuízos acumulados e patrimônio líquido negativo. Nos anos seguintes, a CODERN avançou em medidas destinadas à reorganização de sua estrutura patrimonial. Em janeiro de 2025, por exemplo, a Diretoria Executiva aprovou o encaminhamento de uma proposta que previa aumento de capital de R$ 438,9 milhões e absorção de aproximadamente R$ 394,2 milhões em prejuízos acumulados, submetendo a operação às demais instâncias de governança da estatal.

A reorganização financeira passou a caminhar ao lado do fortalecimento dos mecanismos de controle. Demonstrações financeiras são submetidas à auditoria independente e analisadas pela Diretoria Executiva, Conselho de Administração, Conselho Fiscal e Comitê de Auditoria Estatutário, compondo uma estrutura de acompanhamento das decisões e dos resultados da Companhia.

Transparência

Esse processo ganhou um reconhecimento externo importante em 2025. A CODERN recebeu o Selo Prata no Programa Nacional de Transparência Pública, iniciativa que avalia a disponibilização de informações públicas em áreas como receitas, despesas, contratos, licitações, recursos humanos, planejamento, prestação de contas, ouvidoria, LGPD e atividades finalísticas.

A Companhia esteve entre as instituições federais reconhecidas pelo Tribunal de Contas da União na categoria Prata. A premiação foi realizada em dezembro de 2025, em Brasília.

O planejamento estratégico da CODERN também passou a incorporar de forma mais explícita questões que vão além da operação portuária. Entre os objetivos estabelecidos estão a busca pela sustentabilidade econômica e financeira, a melhoria do relacionamento com clientes e demais partes interessadas e o fortalecimento da relação Porto-Cidade

Sustentabilidade

A agenda ambiental, social e de governança — ESG — ganhou espaço dentro desse planejamento. Em 2025, foi criada uma Comissão de Sustentabilidade, com a atribuição de fortalecer a agenda ESG e contribuir para a elaboração do Relatório de Sustentabilidade da Companhia.

Entre as iniciativas previstas estão ações de educação ambiental e patrimonial, programas direcionados aos trabalhadores e projetos de transição energética, incluindo a implantação de geração fotovoltaica no Porto de Natal, associando redução de custos operacionais à utilização de energia limpa.

Um Porto mais próximo da cidade

Outra mudança está na forma como o Porto de Natal procura se relacionar com o seu entorno. Localizado em uma área histórica da capital potiguar, entre a Ribeira e as Rocas, o complexo portuário passou a desenvolver uma política específica de aproximação com as comunidades vizinhas.

Em agosto de 2025, a CODERN lançou o Projeto Porto Cidade Natal, concebido para integrar o Porto à dinâmica urbana por meio de ações nas áreas de educação, cultura, meio ambiente, qualificação profissional e inclusão social. A iniciativa foi estruturada com participação de instituições parceiras e alinhamento aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.

A proposta começou a produzir ações concretas. Em dezembro daquele ano, moradores das comunidades próximas ao Porto participaram de curso gratuito de panificação realizado em parceria com o SENAI e a M. Dias Branco. A capacitação foi apresentada como a primeira de uma série de qualificações profissionais programadas dentro do Porto Cidade.

A estratégia representa uma mudança de conceito: o Porto de Natal continua sendo uma infraestrutura logística fundamental para o Rio Grande do Norte, mas busca ampliar sua atuação como instituição pública inserida na cidade.

Assim, enquanto investimentos em dragagem, segurança e modernização física preparam o Porto para receber mais cargas e ampliar sua competitividade, as mudanças administrativas e institucionais procuram construir outra base igualmente necessária: uma Companhia mais organizada, transparente, sustentável e conectada com a sociedade potiguar.

PUBLIEDITORIAL

TRANSPORTES | Portos

Exportação de frutas impulsiona recuperação do Porto de Natal

Terminal recompõe volumes após saída da linha regular de contêineres e projeta 250 mil toneladas na safra 2026/2027

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

Divulgação



Entre janeiro e junho, passaram pelo Porto de Natal 222.843 toneladas de cargas, contra 171.480 toneladas no mesmo período de 2025, um aumento de aproximadamente 30%

O Porto de Natal vem consolidando, desde 2023, um processo de recuperação operacional sustentado pelo crescimento da movimentação de cargas e pela expansão das exportações de frutas para a Europa. Depois do impacto provocado pela saída da linha regular de contêineres em abril de 2023, o terminal reorganizou sua estratégia comercial, fortaleceu a operação com navios frigorificados e ampliou a parceria com o setor produtivo.

Em 2023, o Porto movimentou cerca de 445 mil toneladas, resultado 32,64% inferior ao de 2022. O próprio Relato Integrado da CODERN atribuiu a retração principalmente à saída da linha de contêineres utilizada nas exportações de frutas. Em 2024, a movimentação geral ficou em 408.293 toneladas. A reação ganhou força no ano seguinte: em 2025, o volume chegou a 494.963 toneladas, crescimento de 21,23% em relação ao exercício anterior.

A expansão continuou em 2026. Entre janeiro e junho, passaram pelo Porto de Natal 222.843 toneladas de cargas, contra 171.480 toneladas no mesmo período de 2025, alta de aproximadamente 30%. O desempenho mantém a trajetória de recuperação após a mudança estrutural ocorrida três anos antes.

A fruticultura ocupa posição central nesse processo. Atualmente, as frutas representam aproximadamente 60% da movimentação do Porto de Natal. Melão e melancia lideram a pauta, acompanhados por manga, mamão, uva e outros produtos refrigerados. O terminal também movimenta trigo, açúcar e cargas de projetos industriais.

De Natal para a Europa

A transformação mais expressiva ocorreu na logística de exportação de frutas. Após a saída da antiga operação de contêineres, a CODERN e a Agrícola Famosa desenvolveram uma alternativa baseada no transporte em pallets por navios frigorificados. A safra 2023/2024 movimentou cerca de 46,4 mil toneladas. Na temporada 2024/2025, o volume saltou para aproximadamente 131,5 mil toneladas, mais que o dobro do ciclo anterior.

Na safra 2025/2026, cerca de 240 mil toneladas foram exportadas. Para o ciclo 2026/2027, a projeção é alcançar aproximadamente 250 mil toneladas, com movimentação financeira estimada em R$ 1,42 bilhão. O primeiro navio da temporada, o Baltic Performer, partiu em agosto com aproximadamente 5 mil toneladas destinadas a Dover, no Reino Unido, e Roterdã, nos Países Baixos.

Hoje, o Porto de Natal responde pelo escoamento de aproximadamente 70% do melão e da melancia destinados aos mercados da Europa e do Reino Unido. A posição geográfica do terminal, a proximidade com as regiões produtoras e a experiência dos trabalhadores portuários formam uma estrutura logística relevante para cargas perecíveis, em que tempo, conservação e regularidade são fatores de competitividade.

Para o diretor-presidente da CODERN, Paulo Henrique Macedo, os números demonstram a retomada do papel estratégico do terminal.

"Conseguimos transformar uma dificuldade operacional em uma nova oportunidade para o Porto de Natal. A parceria com o setor produtivo permitiu recuperar volumes, ampliar a exportação de frutas e fortalecer a ligação do Rio Grande do Norte com os mercados internacionais. Nosso objetivo é dar sustentabilidade a esse crescimento, melhorar continuamente a infraestrutura e ampliar a competitividade do Porto."

Parceria com o setor produtivo

A parceria entre a CODERN e a Agrícola Famosa tornou-se um dos pilares da retomada. Além de estruturar a nova logística de exportação, a empresa realizou investimentos em cross docking, carretas refrigeradas, empilhadeiras e transpaleteiras elétricas. O modelo permitiu ampliar a movimentação por pallets e garantir regularidade aos embarques internacionais.

A operação conecta as áreas produtoras do interior potiguar — especialmente Mossoró, Chapada do Apodi e Vale do Açu — ao mercado externo. Da produção no campo ao embarque, a cadeia envolve transporte rodoviário, armazenagem, serviços logísticos e trabalhadores portuários, com reflexos na geração de emprego, circulação de renda e atividade econômica em diferentes regiões do Estado.

O Governo do Rio Grande do Norte também participa dessa articulação. Por meio da Secretaria da Agricultura, da Pecuária e da Pesca e de outras áreas, o Estado mantém interlocução com produtores e empresas e atua em agendas relacionadas à infraestrutura, segurança hídrica e abertura de mercados. A própria Agrícola Famosa já destacou publicamente o apoio recebido do Governo do Estado e da Secretaria de Agricultura na estruturação da operação pelo Porto de Natal.

No primeiro semestre de 2026, a fruticultura potiguar exportou US$ 113,1 milhões e aproximadamente 143,2 mil toneladas, reforçando a dimensão econômica da cadeia exportadora.

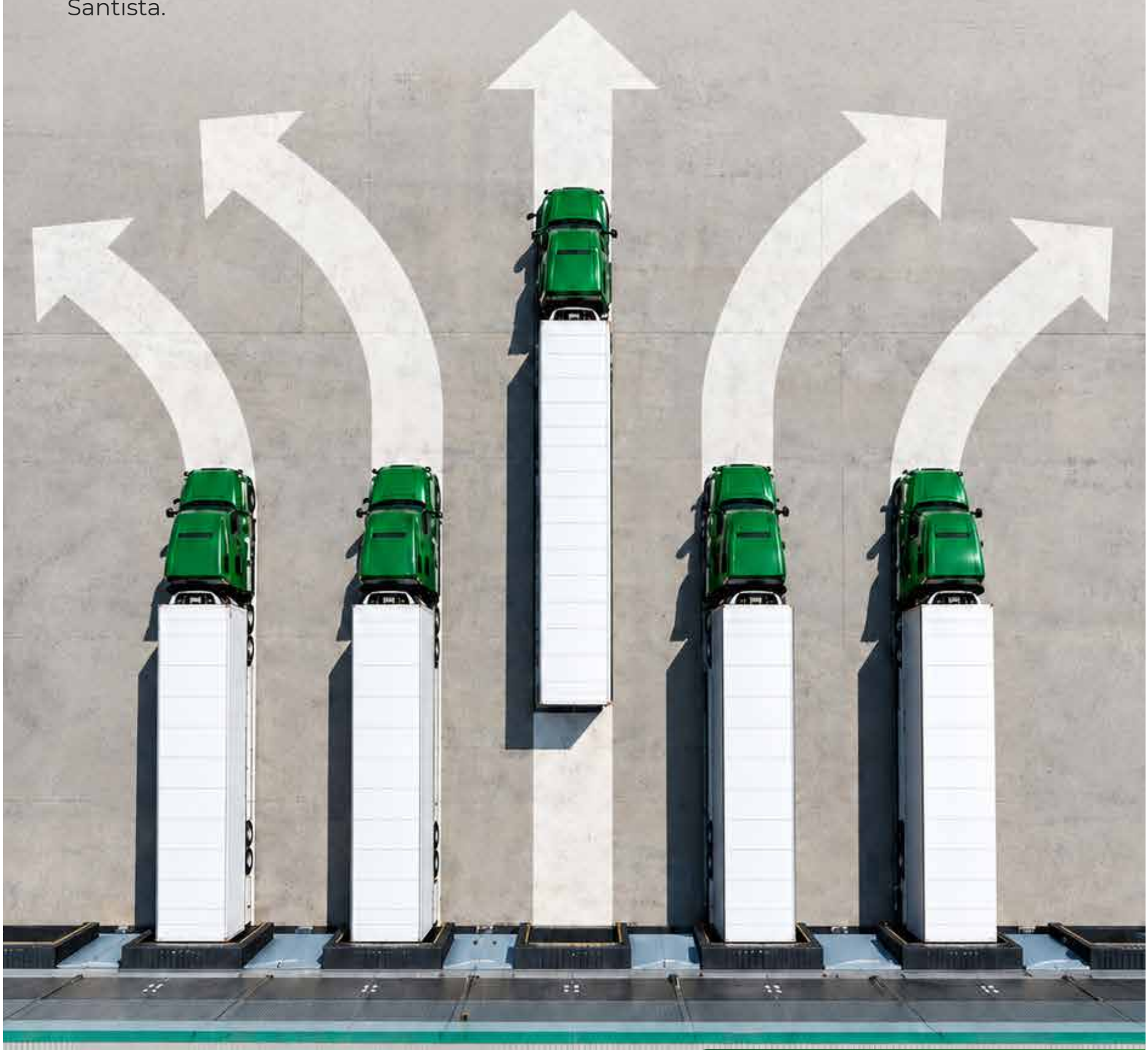
A evolução observada desde 2023 mostra um Porto que saiu de uma ruptura relevante em sua principal linha de carga para construir uma nova solução logística, recuperar volumes e consolidar novamente sua conexão direta com o mercado europeu. O desafio agora é sustentar a expansão, ampliar a capacidade operacional e diversificar cargas sem perder a vocação construída na fruticultura.

QUEM VIVE O TRANSPORTE PRECISA ESTAR PERTO DE QUEM MOVE O SETOR

A operação muda. As exigências mudam. As decisões que afetam o transporte também.

Estar associado ao SINDISAN é acompanhar de perto as pautas do transporte rodoviário de cargas, ter acesso a orientações, serviços e benefícios e participar de discussões que fazem parte da realidade das empresas da Baixada Santista.

É estar conectado a uma entidade que conhece o setor, acompanha suas demandas e amplia a presença das transportadoras nos temas que impactam sua atividade.



SINDISAN

Associe sua empresa

TRANSPORTES | Navegação

Maersk prevê restrições à navegação em Manaus com avanço da seca

Companhia projeta redução da capacidade dos navios entre outubro e novembro e admite uso de píeres flutuantes para manter as operações

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

Divulgação



Para a Maersk, o agravamento das condições de navegabilidade poderá exigir o uso de píeres flutuantes e operações adicionais para o transporte de cargas de e para Manaus

A Maersk prevê aumento das restrições à navegação na região de Manaus a partir de outubro, com possibilidade de impactos mais fortes entre as semanas 42 e 47 do ano, período que vai de meados de outubro ao fim de novembro. A avaliação considera a redução do nível dos rios durante a estação seca e dados da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental, da Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA) e de análises próprias da companhia.

A principal consequência esperada é a limitação do calado dos navios, ou seja, da profundidade que a embarcação pode atingir abaixo da linha d'água. Com os rios mais baixos, os navios precisam navegar com menor peso para evitar riscos de encalhe, o que reduz a quantidade de contêineres transportados em cada viagem.

Segundo a Maersk, o agravamento das condições de navegabilidade também poderá exigir o uso de píeres flutuantes e operações adicionais para manter o transporte de cargas de e para Manaus. Entre as medidas previstas estão o desembarque parcial de contêineres em Itacoatiara, transbordos para outras embarcações, movimentações extras de carga, armazenagem temporária e reposicionamento de equipamentos.

Em julho, a empresa já indicava a possibilidade de restrições de capacidade entre outubro e o início de 2027. Na projeção inicial, havia inclusive risco de interrupção da navegação entre novembro e dezembro. A avaliação foi atualizada em agosto, quando a Maersk passou a apontar as semanas 42 a 47 como o período de maior probabilidade de impactos operacionais mais severos.

Na prática, o uso de um píer flutuante funciona como uma alternativa ao atendimento direto por navios com maior calado quando a profundidade disponível deixa de ser suficiente. Parte da carga pode ser transferida em outro ponto e seguir em embarcações adaptadas às condições do rio, acrescentando etapas à operação e reduzindo a capacidade disponível em relação ao período de cheia.

A companhia também alerta que, além da restrição de calado, pode haver nova redução da capacidade dos navios e necessidade de recursos adicionais em terra e na água para garantir a continuidade dos serviços.

O transporte aquaviário é uma etapa central da logística de Manaus. A capital amazonense concentra um importante polo industrial e depende dos rios para a entrada de insumos e a saída de produtos destinados a outros mercados do Brasil e ao exterior. Por isso, a redução do nível das águas pode afetar capacidade, prazos e custos das operações.

A Maersk informou que continuará acompanhando as condições dos rios e que as medidas operacionais serão adotadas de acordo com a situação efetivamente registrada. As restrições variam conforme o nível da água e podem ser revistas à medida que o regime hidrológico se altera.

A previsão inicial da companhia apontava restrições de capacidade em outubro e chegou a considerar a possibilidade de interrupção da navegação em novembro. A atualização posterior concentrou o maior risco operacional entre as semanas 42 e 47.

Cobrança extra sobe para US$ 4.646 em cenário crítico

Diante da previsão de agravamento da seca, a Maersk ajustou a chamada Low Water Surcharge (LWC), sobretaxa aplicada quando o baixo nível dos rios exige operações adicionais para manter o transporte até Manaus.

No cenário em que for necessário utilizar píer flutuante, a cobrança será de US$ 4.646 por contêiner seco. O valor não será somado à sobretaxa anterior, de US$ 1.228 por unidade: ele a substituirá durante o período em que a operação especial for necessária.

Para cargas com origem fora de Manaus, o novo valor passou a considerar datas de cálculo de preço a partir de 25 de setembro. Nas exportações originadas em Manaus, a referência começa em 16 de outubro. A aplicação depende, porém, de as restrições previstas se confirmarem e exigirem medidas extraordinárias.

A Maersk afirma que a cobrança busca cobrir custos adicionais provocados pela redução da navegabilidade. Entre eles estão transbordos, movimentação e armazenagem extras, uso de recursos terrestres ou marítimos adicionais e reposicionamento de equipamentos.

A tarifa de US$ 4.646 vale para contêineres secos. Para cargas refrigeradas e perigosas, a empresa orienta os clientes a consultar as condições específicas com seus representantes.

A Maersk informa expressamente que os US$ 4.646 substituem, e não se somam, aos US$ 1.228 da LWC original enquanto houver necessidade da operação com píer flutuante.



UMA CIDADE QUE FEZ HISTÓRIA. E CONTINUA FAZENDO FUTURO.

INVISTA Salvador
VEM CRESCER COM A GENTE

INVISTA. SALVADOR. BA.GOV.BR

Ao longo de séculos, Salvador construiu uma história marcada por protagonismo econômico, cultural e urbano. Hoje, essa trajetória se traduz em uma cidade preparada para crescer ainda mais.

Com o Invista Salvador, a Prefeitura oferece apoio institucional ao investidor, estudos econômicos, articulação com órgãos públicos e acompanhamento em todas as etapas de implantação de novos projetos. **Venha fazer parte dessa história.**

#paratodosverem: Anúncio da Prefeitura de Salvador sobre o programa Invista Salvador. No alto, o título: "Uma cidade que fez história e que continua fazendo futuro". Nas imagens ao fundo, vemos de um lado a parte histórica de Salvador e, do outro lado, a parte moderna. No centro, temos um casal vestido formalmente como executivos. Depois do texto informativo, o subtítulo que convida: "Venha fazer parte dessa história". Na assinatura, a logomarca do Invista Salvador, o endereço do site e a logomarca da Prefeitura de Salvador.

TRANSPORTES | Aviação

Biometria avança na aviação com foco em segurança e combate a fraudes

Brasil apresenta iniciativas de identificação de passageiros em debate da OACI obre integração de sistemas, proteção de dados e novas ameaças digitais

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A ampliação do uso da biometria no transporte aéreo está levando governos e autoridades a rever não apenas a forma de embarque dos passageiros, mas também os mecanismos usados para comprovar a identidade de quem viaja. O tema esteve entre os principais debates do 21º Simpósio e Exposição do Programa de Identificação de Viajantes da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), realizado entre 22 e 24 de setembro, em Montreal, no Canadá.

O Brasil participou das discussões com foco na integração entre segurança, identificação e facilitação da jornada do passageiro. A coordenadora-geral de

Divulgação



O encontro reuniu representantes de governos, organismos internacionais, autoridades de fronteira, órgãos responsáveis pela emissão de documentos e especialistas em tecnologia



MAIS QUE CARGAS, SÃO 30 ANOS MOVIMENTANDO HISTÓRIAS.

Um dos portos mais eficientes da Região Norte e o primeiro porto verde do Brasil, o Super Terminais celebra, em 2026, 30 anos de uma trajetória marcada por sucesso e inovação, conectando Manaus ao mundo e impulsionando o desenvolvimento logístico e econômico da região amazônica.

SUPER TERMINAIS 30 ANOS

@superterminais

Super Terminais

superterminais.com.br

TRANSPORTES | Aviação

CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 32

Gestão da Aviação Civil da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC), Karla Santos, apresentou iniciativas adotadas no país e destacou o Sistema Brasileiro de Informações Antecipadas de Passageiro (Sisbraip), utilizado no contexto das ações de prevenção a fraudes e aprimoramento dos controles de identificação.

A biometria permite confirmar a identidade de uma pessoa a partir de características físicas, como rosto e impressões digitais. No transporte aéreo, a tecnologia pode substituir ou reduzir a apresentação repetida de documentos em diferentes pontos da viagem, desde o acesso a áreas restritas até o embarque.

Ao mesmo tempo, o avanço desses sistemas amplia a preocupação com fraudes e com a qualidade das bases de dados utilizadas. Um dos desafios discutidos no encontro foi o chamado morphing, técnica que combina características faciais de duas ou mais pessoas em uma única imagem. O objetivo é criar uma fotografia capaz de se passar por mais de um indivíduo em sistemas de reconhecimento facial ou documentos de viagem.

Outro risco envolve os chamados ataques de apresentação, nos quais uma pessoa tenta enganar o sistema biométrico por meio de fotografias, vídeos, máscaras ou outros recursos capazes de simular a característica usada para identificação.

Por isso, a adoção da biometria depende de mecanismos capazes de verificar não apenas se uma imagem facial corresponde ao passageiro, mas também se a informação apresentada é autêntica e se está vinculada corretamente à identidade cadastrada.

No Brasil, essa agenda ganhou uma estrutura própria em agosto, quando o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) instituiu a Política Nacional Setorial de Identificação Biométrica. A medida estabelece diretrizes para o uso da tecnologia em portos, aeroportos e hidrovias e prevê integração entre sistemas, segurança das informações, interoperabilidade e cumprimento das regras de proteção de dados.

A interoperabilidade é um dos pontos centrais desse processo. Na prática, significa permitir que sistemas desenvolvidos e operados por diferentes instituições consigam trocar informações e reconhecer padrões comuns sem comprometer a segurança dos dados.

Na aviação, isso exige coordenação entre aeroportos, companhias aéreas, órgãos de fronteira, autoridades de segurança e entidades responsáveis por documentos de viagem. Quanto maior a integração entre esses agentes, maior a possibilidade de confirmar a identidade do passageiro em diferentes etapas sem repetir verificações manuais.

Segundo Karla Santos, o desafio é conciliar rapidez e segurança. “A biometria representa uma oportunidade para tornar a jornada do passageiro mais segura e eficiente. O desafio é avançar na integração dos sistemas, na prevenção às fraudes e, ao mesmo tempo, garantir segurança, proteção de dados e inclusão”, afirmou durante o simpósio.

Trip

A discussão faz parte do Programa de Identificação de Viajantes, conhecido pela sigla Trip, da OACI. A iniciativa reúne padrões e recomendações internacionais relacionados à comprovação de identidade, emissão de documentos, controle documental e sistemas de inspeção utilizados em viagens internacionais.

O encontro em Montreal reuniu representantes de governos, organismos internacionais, autoridades de fronteira, órgãos responsáveis pela emissão de documentos e especialistas em tecnologia. Também participaram pelo Brasil a representante da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) junto à OACI, Mariana Altoé Caixeta, e integrantes da Polícia Federal lotados no Canadá.

No país, o embarque biométrico vem sendo implantado de forma gradual. A tendência é que a tecnologia deixe de funcionar apenas como ferramenta para agilizar o fluxo de passageiros e passe a ocupar espaço maior também nos sistemas de segurança e controle de identidade ao longo de toda a viagem.



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

MINERAÇÃO

Sigma Lithium retoma operações após decisão da Justiça

Tribunal restabelece três licenças ambientais do Projeto Grota do Cirilo e preserva restrições a novas ampliações

Agência Minera Brasil
Estadão Conteúdo

O Tribunal Regional Federal da 6ª Região (TRF6) restabeleceu três licenças ambientais do Projeto Grota do Cirilo, da Sigma Lithium, no Vale do Jequitinhonha, em Minas Gerais, permitindo a retomada das atividades de mineração e produção de lítio suspensas pela companhia.

A decisão foi assinada nesta quinta-feira (1º) pela desembargadora federal Mônica Sifuentes, que deferiu parcialmente pedido de efeito suspensivo apresentado pela empresa contra decisão da Justiça Federal de Teófilo Otoni.

Foram restabelecidas as licenças de operação da Cava Norte, Cava Sul e do Projeto Pegmatito Barreiro. O tribunal manteve suspensa, porém, a licença de ampliação da Unidade de Tratamento de Minério (UTM) da Cava Norte e novas autorizações que aumentem a área ou a capacidade produtiva do complexo.

Um dos pontos centrais da disputa é a distância entre as áreas do empreendimento e o território da Comunidade Quilombola do Baú. Na primeira instância, a Justiça havia suspendido todas as licenças ambientais do Grota do Cirilo e determinado a paralisação das atividades.

O próprio juízo determinou perícia de geoprocessamento para esclarecer a distância entre o território delimitado no RTID e as áreas do empreendimento.

Ao analisar o recurso, a desembargadora destacou divergências técnicas sobre essa medição. Segundo a decisão, o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra) aponta que a menor distância seria de aproximadamente 3 quilômetros, dentro do parâmetro de 8 quilômetros adotado para a Área de Influência Direta.

O processo, entretanto, reúne informações que contestam a metodologia utilizada pelo Incra. “A própria necessidade de perícia demonstra que a premissa territorial da controvérsia ainda depende de esclarecimento técnico”, afirmou a desembargadora.

Para o TRF6, os dados do Incra impedem que seja afastada, neste momento, a possibilidade de aplicação do regime de proteção das comunidades quilombolas. Por outro lado, a própria perícia demonstra que a questão territorial ainda não está tecnicamente esclarecida.



A TiL acredita no **Brasil**




Rio de Janeiro


Navegantes

Presente nos principais portos do mundo, a TiL **acredita, investe e desenvolve** projetos de infraestrutura portuária fundamentais para o Brasil.

TiL
Terminal Investment Limited

www.tilgroup.com

MINERAÇÃO

CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 36

Outro ponto considerado foi a data de emissão das licenças. As autorizações de operação das Cavas Norte e Sul foram expedidas antes da publicação do RTID da Comunidade Quilombola do Baú.

A decisão cita a Instrução Normativa nº 111/2021 do Incra, segundo a qual, quando o empreendimento já está em instalação, operação ou renovação no momento da publicação do RTID, são previstas medidas relacionadas a eventuais impactos socioambientais, mas não a suspensão automática das licenças anteriores.

No caso do Projeto Pegmatito Barreiro, o tribunal verificou que a Comunidade do Baú foi considerada no processo de licenciamento. Houve pedido de esclarecimentos à empresa, apresentação de Relatório de Análise de Impactos Diretos e manifestação da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Social de Minas Gerais (Sedese) sobre a necessidade de consulta livre, prévia e informada.

A área técnica estadual concluiu que a comunidade estaria fora da área de possível interferência. O TRF6 ressaltou, contudo, que não cabe nesta fase afirmar que essa conclusão esteja correta, diante da posição divergente do Incra.

A situação foi diferente em relação à ampliação da UTM da Cava Norte. A licença autorizou aumento de 3,7 milhões de toneladas por ano na capacidade das unidades de tratamento a seco e a úmido, elevando o limite de 1,5 milhão para 5,2 milhões de toneladas anuais.

Segundo o TRF6, nesse processo de licenciamento não foi localizada análise específica sobre a Comunidade Quilombola do Baú, o RTID ou a participação do Incra. Por isso, a desembargadora manteve provisoriamente suspensa essa licença.

Divulgação



O tribunal manteve suspensa, porém, a licença de ampliação da UTM da Cava Norte e novas autorizações que aumentem a área ou a capacidade produtiva do complexo

Em entrevista à CNN Brasil, Sálvio Gonçalves, advogado que representa a Sigma no processo, afirmou que a decisão corrige a paralisação integral das operações antes da conclusão da perícia.

"O ponto central do processo, a distância entre o empreendimento e o território quilombola, continua em discussão. Os órgãos estaduais e o Incra chegaram a conclusões diferentes, e a questão será definida pela perícia que o próprio juízo de origem determinou. Paralisar toda a operação antes dessa prova técnica nos parece uma medida desproporcional", afirmou o advogado.

Gonçalves destacou que a decisão permite a continuidade das atividades já licenciadas, preservando condicionantes ambientais e restrições para novas ampliações.

"A decisão do Tribunal restabelece o equilíbrio: a atividade já licenciada continua, sujeita a todas as condicionantes ambientais, e qualquer nova ampliação fica condicionada ao esclarecimento da questão. É uma solução técnica, que respeita a segurança jurídica e garante os direitos da comunidade", disse.





A DIFERENÇA ESTÁ EM COMO A OPERAÇÃO É CONDUZIDA.

Cargas, prazos e exigências mudam. A capacidade de coordenar cada etapa é o que mantém a operação no ritmo certo.

A Transbrasa reúne estrutura, tecnologia, experiência e conhecimento operacional para atender diferentes demandas com segurança, controle e eficiência.

Armazenagem, movimentação, inspeção, consolidação, transporte e soluções aduaneiras integradas para dar continuidade à operação com mais fluidez.

TRANSBRASA

LOGÍSTICA

KBT eleva em 51% exportações de papel e celulose em três anos

Operação entre Klabin, Brado e TCP conecta unidades industriais ao Porto de Paranaguá e movimentou 89,7 mil TEU em 12 meses

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

O projeto logístico intermodal KBT, parceria entre Klabin, Brado Logística e TCP, completou cinco anos de operação com crescimento de 51% nas exportações de papel e celulose na comparação entre 2022, primeiro ano-calendário completo do empreendimento, e 2025. No período, o volume passou de 347 mil para 523,3 mil toneladas.

Localizado ao lado da unidade ortigueira da Klabin, no Paraná, o terminal funciona como elo entre as unidades industriais da companhia e o Porto de Paranaguá, principal complexo portuário do estado.

Entre agosto de 2025 e julho deste ano, o KBT movimentou 89,7 mil TEU e recebeu 280 encostes de trens.

Criado em 2021, o terminal é operado pela TCP, responsável pelo Terminal de Contêineres de Paranaguá, enquanto o transporte ferroviário é realizado pela Brado Logística.

A operação é favorecida pela ligação ferroviária direta com a área alfandegada da TCP em Paranaguá. Dessa forma, os contêineres transportados por trem chegam diretamente à estrutura portuária, reduzindo etapas intermediárias no fluxo entre as unidades industriais e o embarque marítimo.

Segundo o gerente comercial da TCP, Fabio Mattos, a evolução dos volumes ao longo dos cinco anos demonstra a eficiência da solução logística.

"Cinco anos depois, a evolução dos volumes demonstra a eficiência desse modelo. A ferrovia permite concentrar grandes volumes de carga em uma única composição, com maior previsibilidade no tempo de trânsito, segurança e competitividade de custos, além de reduzir etapas logísticas e gerar ganhos ambientais importantes para uma cadeia exportadora estratégica para o Paraná", afirmou.

Para o gerente de Operações da Klabin, Cláudio Himmelreich, a integração entre a produção industrial e o terminal portuário também contribui para a competitividade da companhia no mercado externo.

"O KBT consolidou um modelo logístico integrado que conecta a produção da Klabin à operação portuária de forma mais eficiente, fortalecendo nossa competitividade no mercado internacional. Esse marco reforça como a inovação e a colaboração podem gerar valor para toda a cadeia", declarou.



DE NORTE A SUL, UMA NOVA ESCALA PARA A LOGÍSTICA PORTUÁRIA



Experiência construída nos portos. Estrutura integrada para atender o Brasil.

A Transglobal Holding reúne operações consolidadas no Sul, Norte e Nordeste, conectando conhecimento regional, infraestrutura, equipamentos e capacidade operacional sob uma estratégia nacional.

São operações em seis portos brasileiros, soluções para diferentes perfis de carga e uma estrutura preparada para acompanhar grandes demandas logísticas com eficiência, agilidade e visão de longo prazo.

Mais presença. Mais capacidade. Mais possibilidades para o seu negócio.

TRANSGLOBAL HOLDING
WWW.TRANSGLOBALHOLDING.COM.BR

LOGÍSTICA

CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 40

Um dos diferenciais do projeto é a presença da operação ferroviária dentro da unidade industrial da Klabin. O modelo permite que o transporte seja planejado de maneira integrada ao fluxo de produção, desde a saída da fábrica até a chegada ao terminal portuário.

De acordo com a Brado, o Paraná é o único Estado dentro da atuação da companhia onde existe esse tipo de configuração operacional.

"Não basta garantir a disponibilidade do trem, é preciso trabalhar com planejamento, sincronização e capacidade de resposta para que a ferrovia acompanhe uma cadeia produtiva que não pode parar. Essa proximidade também nos permite conhecer melhor o negócio do cliente e evoluir a solução junto com ele", explicou Graciele Santos, executiva comercial da Brado Logística.

Divulgação



Criado em 2021, o terminal é operado pela TCP, responsável pelo Terminal de Contêineres de Paranaguá, enquanto o transporte ferroviário é realizado pela Brado Logística

A utilização da ferrovia também busca reduzir a participação do transporte rodoviário no escoamento da produção. Segundo dados divulgados pelas empresas, o modal ferroviário emite 85% menos dióxido de carbono em comparação ao transporte rodoviário movido a diesel.

Em 2025, a operação ferroviária ligada à Klabin evitou, segundo a Brado, a emissão de 24,1 toneladas de CO_2, volume que a empresa afirma ser equivalente às emissões anuais de 5.220 automóveis.

Em Paranaguá, a operação também passou a utilizar três guindastes RTG (Rubber Tyred Gantry) eletrificados. A instalação de barramentos elétricos para os equipamentos reduziu em aproximadamente 771 toneladas por ano as emissões de carbono associadas à movimentação realizada pelos três guindastes, conforme os dados divulgados pelas companhias.

Capacidade ferroviária

Ao completar cinco anos, o corredor utilizado pelo KBT também passa por uma nova etapa de expansão. Investimentos realizados pela TCP e pela Brado aumentaram em aproximadamente 20% a capacidade operacional da infraestrutura ferroviária em Paranaguá.

A ampliação busca preparar a estrutura para absorver novos volumes e acompanhar o crescimento das operações ferroviárias ligadas ao terminal.

Segundo o gerente de Operações Logísticas da TCP, Washington Renan Bohnn, o ganho de capacidade permite aumentar os volumes movimentados com menos etapas dentro do terminal portuário.

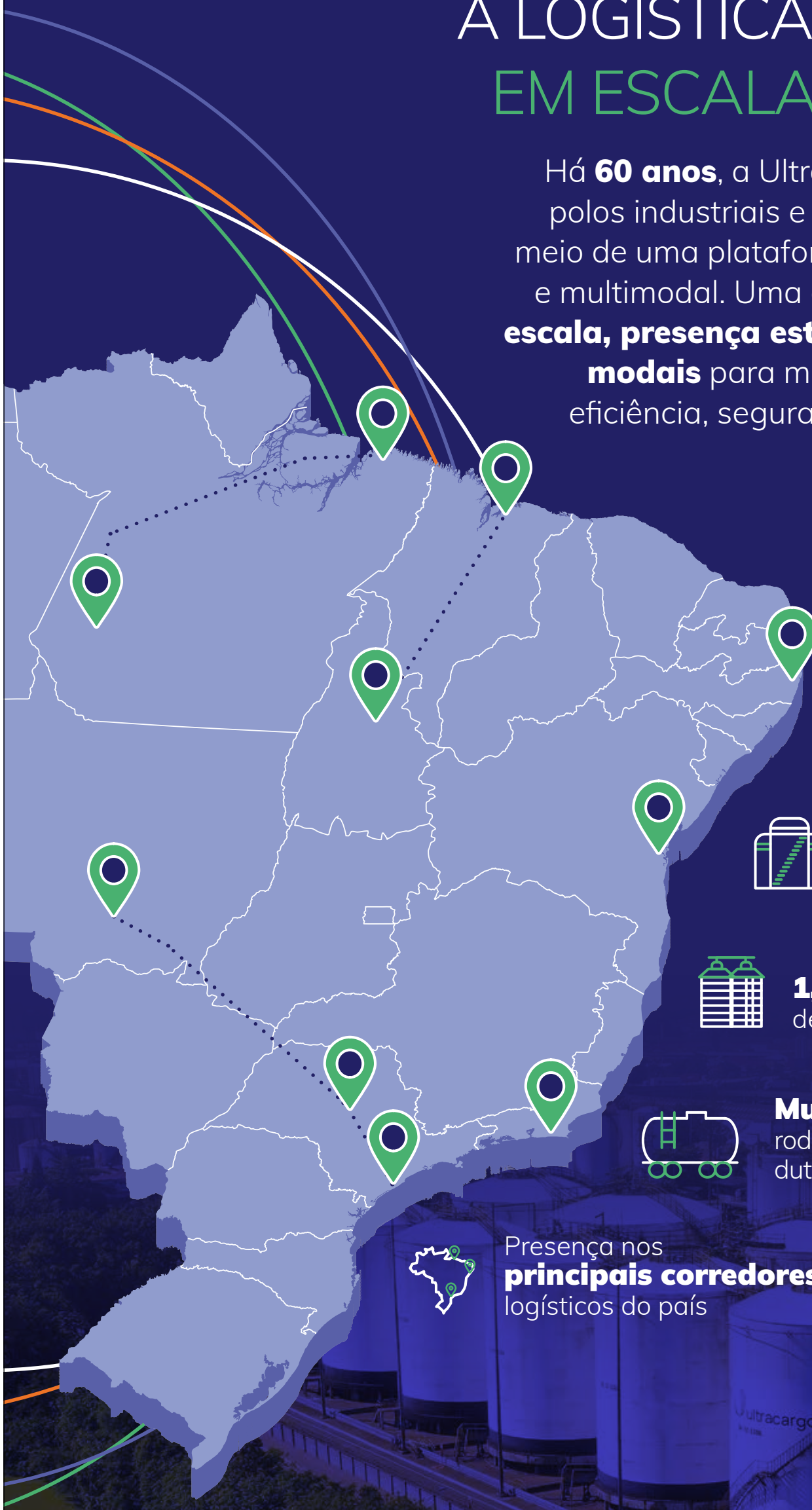
"Para uma operação integrada como a do KBT, ganhar capacidade ferroviária significa movimentar volumes maiores com menos etapas dentro do Terminal. A nova estrutura aumenta nossa eficiência e prepara o corredor para continuar atendendo ao crescimento das operações ferroviárias nos próximos anos", afirmou.

Com a ampliação, o KBT entra no sexto ano de operação com maior capacidade no corredor entre o interior e o litoral paranaense. A estrutura deverá sustentar o crescimento das exportações da Klabin e ampliar a utilização da ferrovia no transporte de papel e celulose até o Porto de Paranaguá.



A LOGÍSTICA DO BRASIL EM ESCALA NACIONAL

Há **60 anos**, a Ultracargo conecta portos, polos industriais e regiões produtoras por meio de uma plataforma logística integrada e multimodal. Uma operação que combina **escala, presença estratégica e diferentes modais** para movimentar o Brasil com eficiência, segurança e sustentabilidade



Uma plataforma logística de alcance nacional:

Terminais estrategicamente localizados

1,2 milhão de m³ de capacidade estática

Multimodalidade rodoviária, ferroviária, marítima, dutoviária e hidroviária

Presença nos **principais corredores** logísticos do país

60 anos

Sempre em movimento para conectar cada vez mais a logística do Brasil.

ultracargo

INDÚSTRIA

Falta de engenheiros ameaça virar gargalo para infraestrutura

Número de matriculados em cursos de engenharia caiu cerca de 30% em uma década, enquanto déficit de profissionais pode chegar a 500 mil até 2030

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redebenews.com.br

A falta de engenheiros pode se transformar em um novo gargalo para a expansão da infraestrutura brasileira nos próximos anos. Enquanto o país busca ampliar investimentos em rodovias, ferrovias, portos, energia, saneamento, habitação e outros projetos de grande porte, o número de matriculados em cursos de engenharia caiu cerca de 30% em uma década, passando de mais de 1,2 milhão em 2015 para aproximadamente 887 mil em 2024.

O dado é apontado pelo Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada (Sinicon) na cartilha Infraestrutura, Produtividade e Capital Humano, divulgada neste ano. O documento também cita estimativa da Confederação Nacional da Indústria (CNI) segundo a qual o déficit atual de aproximadamente 75 mil engenheiros pode chegar a pelo menos 500 mil profissionais até 2030. A projeção mencionada na publicação chega a até 1 milhão de profissionais em um cenário de maior escassez.

Para o vice-presidente de Operações da CTC Infra, Rodrigo Melo, a questão deixou de ser exclusivamente educacional e passou a representar um risco para a capacidade de execução dos investimentos em infraestrutura.

"Podemos ter capital disponível, novos projetos e demanda por infraestrutura, mas existe um limite para a velocidade de expansão quando não formamos profissionais no mesmo ritmo. Engenharia não é uma capacidade que se cria de um ano para o outro", afirma.

Segundo Melo, grandes empreendimentos dependem de profissionais com conhecimento técnico, experiência de campo e capacidade de coordenar diferentes especialidades. A falta desses profissionais, portanto, pode afetar diretamente cronogramas, custos e produtividade.

A cartilha do Sinicon aponta justamente esses efeitos entre os riscos associados à escassez de mão de obra qualificada, incluindo aumento de custos, atrasos nos cronogramas, perda de densidade técnica e redução da competitividade.

Formação abaixo da demanda

O problema não está apenas na redução do número absoluto de estudantes. Segundo o documento, o Brasil forma entre três e quatro engenheiros para cada 10 mil habitantes, enquanto Alemanha, Japão e Estados Unidos chegam a aproximadamente 14 profissionais para a mesma proporção populacional.



Integramos ferrovias, terminais e portos.
E construímos cada solução junto com você.



Somos especialistas em logística integrada. Por isso, cada projeto começa pelo entendimento da sua carga e da sua operação. A partir daí, unimos nossos ativos e o conhecimento das nossas pessoas para criar soluções de ponta a ponta, da origem ao embarque, com eficiência, previsibilidade e confiança em cada etapa.



Gerar valor na logística de quem faz o país crescer.

VLI

INDÚSTRIA

continuação da matéria da página 44

A avaliação também aponta uma desconexão entre a formação acadêmica e as necessidades do mercado. Parte dos profissionais formados não segue carreira diretamente relacionada à engenharia, enquanto jovens recém-formados enfrentam dificuldades para ingressar no mercado e acumular experiência prática.

Em São Paulo, por exemplo, apenas 17% dos engenheiros registrados emitiram Anotações de Responsabilidade Técnica (ART) relacionadas a obras e serviços de engenharia em 2025, segundo dado citado pelo Sinicon.

Para Melo, o cenário exige que a discussão sobre formação profissional vá além da abertura de novas vagas nas universidades. “Não basta aumentar vagas. Precisamos aproximar formação acadêmica e realidade das obras”, afirmou.

O executivo defende maior aproximação entre universidades, escolas técnicas e empresas, com experiências práticas ainda durante a formação. A necessidade ganha peso diante do avanço da tecnologia nos empreendimentos, que passaram a exigir profissionais capazes de trabalhar com ferramentas digitais e integrar diferentes disciplinas.

Divulgação



Em São Paulo, por exemplo, 17% dos engenheiros registrados emitiram Anotações de Responsabilidade Técnica (ART) relacionadas a obras e serviços de engenharia em 2025

A falta de profissionais experientes pode aumentar a disputa por mão de obra especializada entre diferentes obras e regiões.

“Projetos de maior complexidade dependem não apenas de profissionais disponíveis, mas de equipes capazes de coordenar diferentes disciplinas, solucionar problemas durante a execução e transformar projetos de engenharia em obras dentro dos padrões de prazo, qualidade e segurança”, diz Melo.

Entre as recomendações apresentadas pelo Sinicon estão políticas integradas de educação, trabalho e infraestrutura, além de maior previsibilidade dos investimentos. O documento também propõe aproximar empresas, universidades e escolas técnicas por meio de estágios supervisionados vinculados a obras reais, laboratórios compartilhados e programas de formação por competências.

A proposta é reduzir a distância entre o conteúdo aprendido durante a formação e as situações encontradas nos canteiros de obras.

Para Melo, o planejamento da infraestrutura precisa incorporar essa dimensão desde o início dos projetos.

“Uma rodovia, uma planta industrial, um data center ou qualquer empreendimento de alta complexidade começa muito antes do canteiro de obras. Se o Brasil quer construir uma nova geração de infraestrutura, precisa construir também uma nova geração de engenheiros”, conclui.





O Porto de Santos move o Brasil todos os dias.
Cuidar da saúde de quem faz essa operação acontecer é motivo de orgulho para a Unimed Santos.
Com ampla rede de atendimento, hospitais, clínicas e serviços exclusivos, oferecemos
a segurança e a qualidade que os trabalhadores portuários e suas famílias merecem.

Faça parte do melhor plano de saúde da região!

JRB&B Gestão de Benefícios
VENDAS
(13) 4009-8200
(11) 3283-5252
www.jrb.com.br

Unimed Santos

ANS nº 355721

POLÍTICA

Além da vitória no 1º turno, Flávio celebra novo Congresso

O PL, partido do candidato à presidência, elegeu 19 senadores e 121 deputados federais.

Estadão Conteúdo

O candidato à Presidência Flávio Bolsonaro (PL) afirmou nesta segunda-feira (5) que o resultado das eleições para o Congresso criou uma base favorável a um eventual governo seu.

"A maioria esmagadora que fizemos no Congresso trará de volta a segurança jurídica que o País tanto precisa para crescer. O Legislativo federal está configurado para um presidente como Flávio Bolsonaro", escreveu em seu perfil no X (antigo Twitter).

No domingo, o PL, sigla de Flávio, elegeu 19 senadores e 121 deputados federais. Juntamente com partidos de centro-direita, o campo deve formar uma maioria parlamentar na próxima legislatura.

Flávio também afirmou que pretende trabalhar em conjunto com governadores e prefeitos e fez uma sinalização a outras siglas: "Faço o compromisso de sempre colocar o povo acima de qualquer questão partidária, pois, por exemplo, o combate efetivo ao narcoterrorismo tem que ser feito em conjunto com governadores e prefeitos", escreveu.

Agora, o coordenador de campanha de Flávio Bolsonaro, senador Rogério Marinho (PL-RN), pretende ampliar as alianças para o segundo turno e vai buscar quem não apoiou o senador na primeira parte da disputa ao Planalto.

"Os partidos que ficaram no meio do caminho com as suas candidaturas e aqueles que no primeiro momento não fizeram opção por nenhum dos lados, sabem que agora há uma responsabilidade cívica de tomar a decisão, até porque a omissão tem um preço. Aqueles que acreditam que é necessário fazer a sua parte vão tomar uma posição".





POLÍTICA

Ronaldo Caiado e Romeu Zema vão apoiar Flávio no segundo turno

Os ex-governadores de Goiás e Minas Gerais já anteciparam que estarão ao lado do senador contra Lula. Nesta terça-feira, Caiado recebe o candidato

Estadão Conteúdo

O ex-governador de Goiás e candidato derrotado no primeiro turno da eleição presidencial, Ronaldo Caiado (PSD), vai declarar apoio a Flávio Bolsonaro (PL) nesta terça-feira, 6, às 14h30, em Goiânia, informou nota do seu aliado Daniel Vilela (MDB), governador eleito de Goiás. Os dois estarão juntos no espaço que foi o comitê central de campanha do MDB e partidos aliados, segundo o informe.

"Durante o encontro, Caiado e Daniel Vilela irão declarar apoio a Flávio Bolsonaro no segundo turno da eleição presidencial", diz a nota. "Na sequência, os três concederão entrevista coletiva à imprensa", conclui o aviso.

No primeiro turno da eleição presidencial, no domingo, 4, Flávio Bolsonaro ficou na dianteira, com 47,03% dos votos (56.104.503 votos), enquanto o candidato do PT, Luiz Inácio Lula da Silva, ficou na segunda posição, com 45,16% (53.879.538 votos). A vantagem de Flávio sobre Lula foi de 2,2 milhões de votos.

André Santos/ABCZ/Divulgação



Romeu Zema foi o primeiro a declarar voto em Flávio. Nesta terça-feira, Caiado pretende oficializar seu apoio

Caiado ficou na 5ª posição, atrás de Augusto Cury (Avante) e Renan Santos (Missão). O ex-governador de Goiás reuniu 2,18% dos votos (2.605.148 votos).

Ao Broadcast Político, Caiado confirmou que vai estar presente no local com Flávio. "Sim, vou recebê-lo. Amanhã (hoje) farei meu comunicado", disse à reportagem.

Que já anunciou o apoio oficialmente foi o ex-governador de Minas Gerais e 6º colocado no primeiro turno das eleições presidenciais, Romeu Zema (Novo), que teve pouco mais de 326 mil votos na disputa, ou 0,27% dos votos. "Voto contra o PT, voto no Flávio Bolsonaro".



POLÍTICA

Lula diz que ficou decepcionado. “Quero vencer todas no 1°

Após ficar em segundo lugar na eleição de domingo, presidente reclama do número recorde de abstenções. Campanha do PT vai trabalhar para buscar esses votos no 2° turno

Estadão Conteúdo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) declarou nesta segunda-feira, 5, em reunião com aliados políticos no Hotel San Marco, no centro de Brasília, que ficou decepcionado com o resultado do primeiro turno das eleições neste domingo.

“Vocês pensam que eu não fiquei decepcionado? Toda eleição eu fico decepcionado, porque todas eu quero vencer no primeiro turno”, declarou o presidente.

Com 100% das urnas apuradas, Flávio teve 56.104.503 votos (47,03% dos votos válidos), enquanto Lula terminou com 53.879 538 votos (45,16% dos votos válidos). O petista teve 3.379.966 votos a menos do que no primeiro turno de 2022.

O presidente também reclamou da alta abstenção dos eleitores no voto para escolher o presidente da República. Segundo o Tribunal Superior Eleitoral (TSE), 33 milhões deixaram de ir às urnas, ou seja, 21,08% do eleitorado. “Será que não gostam dos candidatos?”, questionou o presidente.

Ricardo Stuckert



Lula e seu vice, Alckmin, estão de olho nos 33 milhões de eleitores que não votaram no 1° turno

O presidente questionou as propostas de corte fiscal apresentadas pela campanha de Flávio. “Toda vez nesse País que se fala em dureza fiscal, o que está em jogo é a política de inclusão social”.

Ao falar sobre a segurança pública, tema em que Flávio se aproveitou mais durante a campanha, Lula sugeriu uma mudança de tom nos discursos sobre o tema.

“Nós vamos ter que dizer em alto e bom som, agora e depois que a gente aprovar a PEC. A segurança pública tem que proteger o cidadão porque o bandido tem que ir para a cadeia e o território tem que ficar livre para a sociedade se manifestar”.



POLÍTICA

Lula foi prejudicado por crise no STF, afirma presidente do PT

Para Edinho Silva, o presidente da República pagou o preço do desgaste institucional por ser o maior representante do Estado brasileiro. Porém, ele ainda crê em vitória no 2º turno

Estadão Conteúdo

O presidente do PT, Edinho Silva, disse em entrevista para a GloboNews que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) foi prejudicado pela crise institucional do Supremo Tribunal Federal (STF), ao justificar o desempenho ruim do petista, que ficou atrás do senador Flávio Bolsonaro (PL) no 1º turno da eleição presidencial.

"Essa crise institucional, por mais que o presidente Lula tenha se posicionado, tenha cobrado investigação de todas as denúncias e que os denunciados paguem pelos seus erros, aos olhos da sociedade, o maior representante do Estado brasileiro é Lula. Ele acabou sofrendo e pagou o preço desse desgaste institucional", declarou.

Na entrevista, Edinho Silva disse também que o segundo turno, marcado para o dia 25, será uma "outra eleição" e que o embate direto entre Lula e Flávio irá favorecer o petista e proporcionar uma virada. Desde a redemocratização, nunca quem liderou o primeiro turno perdeu na segunda rodada.

"Segundo turno é uma outra eleição, temos essa clareza. É uma eleição que pressupõe o confronto direto de projetos. Onde nós teremos o Flávio Bolsonaro fazendo o confronto com o presidente Lula, sobre aquilo que ele e o presidente Lula representam. Não há como, no segundo turno, fugir desse confronto. Estamos extremamente confiantes nesse embate, porque sabemos o projeto de Brasil que o Flávio Bolsonaro representa", declarou.

Divulgação / PT



Edinho Silva acredita que, ao debater projetos para o Brasil no 2º turno, Lula levará a melhor

Edinho voltou a dizer que reformas no Judiciário e no sistema político são importantes, mas que apenas Lula é capaz de promovê-las.



POLÍTICA

Campanhas projetam confrontos entre Flávio e Lula em debates

Ao contrário do que aconteceu no 1º turno, quando os dois favoritos ficaram de fora dos encontros transmitidos pela TV, agora existe interesse das duas partes em se encontrarem

Estadão Conteúdo

Reprodução TV Globo



Lula avisou que não iria e Flávio desistiu em seguida de ir ao debate da Globo, que acabou cancelado

O presidente do PT, Edinho Silva, disse nesta segunda-feira, 5, que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) "quer muito ir aos debates" no segundo turno da campanha e pretende ir ao máximo de debates possível.

"Lula sempre defendeu os debates e ele vai aos debates no segundo turno. Não sei quantos convites vão chegar, mas dentro da possibilidade ele vai ao maior número possível de debates. Ele quer confrontar o projeto que ele representa e o que o Flávio representa. Lula quer muito ir aos debates fazer o confronto", disse o também coordenador da campanha de Lula, em entrevista à GloboNews.

No primeiro turno, Lula recusou os convites para os debates presidenciais. Não compareceu ao debate promovido pela Band no início da campanha. No fim, cancelou também a participação no debate da Globo. Este último acabou cancelado pela emissora após a desistência de Flávio Bolsonaro (PL) e de decisões judiciais sobre o evento.

Pelo lado de Flávio, o senador Rogério Marinho (PL-RN), coordenador político do candidato, também afirmou que ele tem o desejo de participar de debates com o presidente Lula. Segundo o coordenador, há quatro ou cinco convites para debates, e a campanha deve definir até quarta-feira, 7, quais serão os encontros dos quais Flávio participará.

"Ele quer debater com o presidente Lula. Ele deve apenas estabelecer quais os embates que serão feitos, já que há quatro ou cinco convites diferentes e são três semanas apenas", declarou Marinho a jornalistas, em Brasília.



POLÍTICA

Garotinho desiste de recurso e Ruas pode ser eleito em 1º turno

Se a desistência for aceita pelo TSE e prevalecer o indeferimento da candidatura, Douglas Ruas passa a ter mais de 50% dos votos válidos no Rio. Tribunal ainda vai analisar o caso

Estadão Conteúdo

Anthony Garotinho (Republicanos) desistiu nesta segunda-feira, 5, do recurso apresentado ao Tribunal Superior Eleitoral (TSE) contra o indeferimento de sua candidatura ao governo do Rio de Janeiro.

O movimento abre caminho para a Corte definir se Douglas Ruas (PL) deve ser declarado eleito ainda no primeiro turno ou se enfrentará Eduardo Paes (PSD) em uma nova votação no dia 25.

No documento, Garotinho afirma desistir de forma "livre, expressa, consciente e irretratável" do recurso apresentado ao TSE contra a decisão que barrou seu registro e solicita que ela seja reconhecida pela Corte.

Em entrevista coletiva, ele afirmou que renunciou aos 274,411 mil votos para que o eleitor fluminense "arque com as consequências" das suas escolhas. "Não me resta outra opção jurídica a não ser desistir de forma livre, expressa, consciente e irretratável do recurso ordinário eleitoral interposto nos autos do requerido processo que tramita no TSE tentando validar os meus votos", afirmou.

O pedido ainda precisa ser analisado pelo TSE. Se a desistência for aceita e prevalecer o indeferimento decidido pelo Tribunal Regional Eleitoral do Rio (TRE-RJ), os votos dados a Garotinho poderão ser retirados da base usada para calcular a maioria absoluta da eleição.

Ruas terminou com 49,27% dos votos considerados na totalização, contra 42,76% de Paes. Garotinho recebeu 3,17%. Sem os votos do ex-governador, Ruas passa para aproximadamente 50,9% dos válidos, porcentual suficiente para vencer no primeiro turno.

Reprodução / CNN



Garotinho disse que desistiu para que o eleitor "arque com as consequências" das suas escolhas



POLÍTICA

Votação do fim da escala 6x1 vira incógnita. Governo ainda crê

Presidente do Senado, Davi Alcolumbre, marcou análise para esta semana, mas vitória de Flávio no 1º turno e ampliação da bancada do PL para 2027 podem mudar planos

Estadão Conteúdo

O ministro da Secretaria de Relações Institucionais (SRI), José Guimarães, declarou nesta segunda-feira, 5, que o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), vai manter a votação da proposta que acaba com o fim da escala 6x1.

"Prioridade do ponto de vista do governo é votar o fim da escala 6x1. Eu vou conversar com o presidente Alcolumbre para ver se a gente já inicia o debate e vota até quarta-feira", declarou Guimarães em Brasília, onde se reuniu com Lula e aliados após o 1º turno das eleições.

"Acho que o presidente Davi tem sido muito firme. Ele quer votar e ele vai votar essa matéria nesta semana. Foi o que ele anunciou publicamente", declarou.

Guimarães descartou que Alcolumbre decida não votar o projeto por conta do resultado do primeiro turno. O senador Flávio Bolsonaro (PL) ficou com quase 2,3 milhões de votos à frente de Lula, e se tornou favorito a conquistar o Palácio do Planalto.

Kayo Magalhães / Câmara dos Deputados



O ministro da Secretaria de Relações Institucionais, José Guimarães, acredta em votação até quarta

"Não mudou nada, a eleição está empatada. São 2% e vamos para cima. Essa matéria é de interesse do Brasil, não de candidato A ou B", disse Guimarães.

Alcolumbre havia pautado para esta semana três sessões no plenário para discutir a proposta. A PEC iria ser discutida a partir desta terça-feira, 6. Porém, agora há dúvidas sobre a votação, tendo em vista que o senador Flávio Bolsonaro (PL) terminou o primeiro turno com quase 2,3 milhões de votos à frente de Lula, além do PL ter feito uma votação histórica e conquistando 13 novas cadeiras, chegando a 28 das 81 do Senado, mais de um terço.



FINANÇAS

Ibovespa rompe 200 mil pontos e bate recordes após 1º turno

Como reflexo do resultado das urnas no domingo, índice começa a semana com a maior alta diária desde março de 2020: 7,70%, aos 206,9 mil pontos, nova máxima histórica

Estadão Conteúdo

O Ibovespa encerrou a segunda-feira, 5, com um dos movimentos mais fortes da história em resposta ao primeiro turno das eleições. Além de renovar o recorde nominal e real ao romper a faixa dos 200 mil pontos, o índice também teve a maior alta diária desde 24 de março de 2020, quando havia subido 9,69%.

O índice fechou em alta de 7,70%, aos 206.911,89 pontos, nova máxima histórica, nominal e real (considerando a inflação). O pico anterior foi batido em 14 de abril de 2026, ao fechar em 198.657,33 pontos.

Divulgação / B3



O giro financeiro também foi intenso, superando com folga a média dos pregões, ao bater R$ 79 bilhões

Naquela data, o Ibovespa atingiu o pico intradiário de 199.355 pontos, o que equivalia a 203.063 pontos considerando o IPCA. Esse foi o maior nível atingido corrigido pelo indicador, de forma que o resultado desta segunda também supera a marca.

O giro financeiro também foi intenso, superando com folga a média dos pregões, ao bater R$ 79 bilhões (ações do Ibovespa), também um dos maiores da história. No ano, o principal índice da bolsa sobe 28,4%.

A disparada das ações se alastrou para praticamente todos os setores, com exceção das exportadoras, que sofreram com ajustes pela forte queda do dólar ante o real. É o caso da Vale, que impediu um rali ainda mais forte do Ibovespa.

Inclusive, depois de oscilar ao redor de R$ 4,99 ao longo da tarde, a moeda americana terminou o dia em baixa de 4,12%, a R$ 5,0018. O dólar passa a acumular no ano desvalorização de 8,88% frente ao real, que exibe, no período, ganhos inferiores apenas aos do peso colombiano no universo das principais divisas.



COMUNICAÇÃO & MARKETING | Opinião



CLARA LAFACE
Consultora em posicionamento e gestão de marca pessoal e em comunicação interna corporativa. Docente
opiniao@portalbenews.com.br

COMUNICAÇÃO

Sua agenda está cheia. Mas do quê?

Durante muito tempo, estar ocupado ganhou um significado que vai muito além da quantidade de trabalho. A agenda cheia virou quase uma credencial profissional. Quanto menos espaço alguém tem, maior parece ser a sua importância. Se é difícil conseguir um horário, a pessoa deve ser muito requisitada. Se passa o dia entre reuniões e outros compromissos, provavelmente ocupa uma posição relevante. A falta de tempo acabou virando um valor por si só.

Existe nexo nessa associação. Quanto maior a responsabilidade e mais central o papel que você ocupa, mais gente quer um pedaço da sua agenda. Há decisões esperando, problemas que precisam subir de nível e assuntos que não andam sem a sua participação. O erro é transformar essa consequência em medida de valor:

- Uma agenda lotada mostra apenas que existe muita coisa disputando o seu tempo, mas não prova, nem de longe, que esse tempo está sendo bem aproveitado.

- Ser indispensável para cada pequeno movimento pode parecer poder, mas muitas vezes revela uma estrutura frágil, que não consegue andar com as próprias pernas sem a sua interferência constante.

- Dizer que as próximas semanas estão tomadas ou encaixar uma conversa correndo ajuda a projetar uma imagem de alta demanda. O próprio ambiente corporativo nos treinou a enxergar disponibilidade como sobra e escassez como sinal de relevância.

A escassez até pode aumentar o valor percebido das coisas, mas ela só funciona se o valor já existir de verdade. Quando há um reconhecimento sólido, o acesso restrito reforça a posição. Sem essa base, a indisponibilidade é só isso: indisponibilidade. É uma diferença sutil na superfície, mas gigante no significado, porque os mesmos sinais externos ▶

COMUNICAÇÃO & MARKETING | Opinião

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGIINA 56

podem esconder realidades totalmente opostas.

Existe, afinal, uma distância considerável entre ser uma pessoa disputada e estar simplesmente sobrecarregada. Duas pessoas podem terminar a semana com calendários entupidos e, ainda assim, ter níveis de autonomia sobre o próprio tempo que são opostos. Uma escolheu onde precisava estar; a outra foi sendo engolida pela rotina até não sobrar espaço. A agenda parece a mesma, mas a relação de cada uma com o próprio tempo diz muito mais.

Isso fica claro quando olhamos para a forma como tratamos as brechas do dia:

- **O terreno livre:** Cada buraquinho da agenda vira terreno para uma nova reunião, fazendo com que pensar de verdade passe a ser algo feito depois do expediente, no meio de uma viagem ou no fim de semana.

- **A raiz cultural:** O movimento é facilmente reconhecido como trabalho; o pensamento, não. Duas horas de porta fechada analisando um problema parecem um luxo inaceitável, esquecendo que uma decisão ruim dificilmente melhora só porque foi tomada entre a sexta e a sétima reunião da tarde.

- **A armadilha da segurança:** Muita gente encontra refúgio em participar de tudo porque a presença constante traz uma falsa sensação de controle, onde acompanhar vira interferir e o cansaço vira a prova de que nada gira sem você.

Um posicionamento sólido deveria gerar um efeito oposto. Com o tempo, a reputação deveria nos dar o luxo de sermos mais valorizados justamente por não precisarmos estar em todos os lugares. A nossa contribuição passa a ser medida pelo peso que ela carrega quando acontece. Nesse estágio, saber escolher onde entrar comunica muito mais sobre o seu valor do que provar o tempo todo o quanto você está atarefado.
Isso muda completamente a nossa relação com as oportunidades. Quem vive com a agenda no limite perde a flexibilidade para o que surge de repente: uma conversa, uma parceria ou um movimento inesperado precisam brigar por espaço com compromissos marcados há semanas. Depois de se esforçar tanto para crescer e abrir portas, a pessoa chega a um ponto onde já não tem espaço para aproveitá-las.

Acredito que uma das melhores medidas de maturidade profissional esteja justamente aí. Crescer deveria ampliar o nosso poder de escolha sobre o próprio tempo. Não significa trabalhar pouco ou manter uma agenda vazia, mas conseguir separar o que é presença necessária daquela que é só hábito. Entender que estar disponível também pode ser uma arma estratégica, desde que você saiba exatamente o que quer fazer com esse espaço.

Uma agenda cheia pode até impressionar de cara, mas diz muito pouco quando olhada sozinha. Em certos níveis de responsabilidade, o sinal mais forte de um bom posicionamento é a serenidade de não precisar provar importância pela quantidade de compromissos acumulados. Depois que o tempo se torna o recurso mais escasso e caro que a gente tem, geri-lo com intenção é uma prova de valor muito mais consistente do que apenas mostrar que não sobrou nenhum minuto livre no dia.

Clara Laface escreve para o BE News semanalmente, com seus artigos publicados sempre às terças-feiras



JUSTIÇA

Nunes Marques descarta alerta de interferência nas eleições

Presidente do TSE destacou transparência e normalidade do pleito, apesar de o diretor-geral da Polícia Federal ter aberto investigação para apurar interferência estrangeira

Agência Brasil

Divulgação / TSE



"Não constatamos nenhum tipo de intervenção", afirmou o presidente do TSE, Nunes Marques

O presidente do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), Kassio Nunes Marques, afirmou que não foi constatada nenhuma intercorrência no primeiro turno das eleições que possa ser caracterizada como interferência estrangeira no pleito.

Em coletiva de imprensa para apresentar um balanço sobre o trabalho da Justiça Eleitoral durante o dia de votação, o presidente disse que observadores internacionais que acompanharam o pleito confirmaram a transparência e a normalidade das eleições.

"Não tivemos nenhuma intercorrência grave, os riscos climáticos [foram] afastados, e não tivemos nenhum alerta dos diversos setores do TSE acerca de interferência estrangeira. Não constatamos nenhum tipo de intervenção" afirmou.

As declarações de Nunes Marques foram dadas após o diretor-geral da Polícia Federal (PF), Andrei Rodrigues, ter confirmado que a corporação abriu uma investigação para apurar a suposta interferência estrangeira no pleito. Ele disse que é preciso ter cuidado para apurar tudo, sem deixar passar nada.

Na semana passada, a Advocacia-Geral da União (AGU) acionou a PF e a Procuradoria-Geral da República (PGR) para investigar o suposto financiamento do governo de Donald Trump para interferir nas eleições brasileiras e deslegitimar o Supremo Tribunal Federal (STF).

A medida foi anunciada após o jornal inglês The Guardian informar que o governo dos Estados Unidos destinou US$ 1 milhão (cerca de R$ 5,1 milhões) para promover uma campanha contra o Supremo.



JUSTIÇA

Após 1º turno das eleições, Jair Bolsonaro pede para ver Flávio

Defesa do ex-presidente encaminhou pedido ao ministro do STF, Alexandre de Moraes, que havia proibido as visitas do filho por 90 dias. Prazo se encerra no próximo domingo

Estadão Conteúdo

A defesa do ex-presidente Jair Bolsonaro pediu ao ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), para ver seu filho, o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ).

A petição foi protocolada nesta segunda-feira, 5, um dia após o primeiro turno das eleições. Neste domingo, Flávio saiu à frente do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) no primeiro turno da disputa presidencial.

Em 13 de julho, Moraes proibiu Bolsonaro de receber visitas do filho por 90 dias. A decisão foi tomada após Flávio divulgar uma carta escrita pelo pai.

A medida foi vista por Moraes como uma forma de burlar a proibição do ex-presidente de fazer manifestações político-eleitorais. Bolsonaro está em prisão domiciliar após ser condenado por tentativa de golpe de Estado.

A proibição de 90 dias chega ao fim no próximo domingo, 11. A defesa pede que o prazo seja antecipado porque "não se mostra mais necessária" a manutenção do regime restrito de visitas.

Victor Piemonte/STF



A defesa pede a Alexandre de Moraes que o fim do prazo da proibição de visitas seja antecipado

"Consideradas as circunstâncias atuais e o lapso temporal já transcorrido, entende-se que não mais se mostra necessária a manutenção de regime excepcionalmente restritivo de visitas", diz a petição.

Caso esse pleito não seja atendido, os advogados pedem que Moraes autorize uma única visita de Flávio antes de 11 de outubro, "de natureza exclusivamente familiar".

O ex-presidente está cumprindo pena em prisão domiciliar devido a problemas de saúde. Ele foi condenado pelo STF a uma pena de 27 anos e 3 meses de prisão no âmbito da ação penal da trama golpista.



JUSTIÇA | Opinião



CELSO RICARDO PEEL FURTADO DE OLIVEIRA
Desembargador do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) de São Paulo e diretor da Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura (ABDInfra)
opiniao@portalbenews.com.br

DIREITO

O Direito da Infraestrutura, a segurança jurídica e o desenvolvimento nacional: desafios e rumos para o Brasil

O debate contemporâneo em torno do crescimento socioeconômico brasileiro esbarra invariavelmente em um entrave estrutural e histórico: a debilidade crônica de sua infraestrutura pública.

Por muito tempo, as categorias clássicas da dogmática jurídica limitaram-se a abordar essa realidade sob o prisma estrito dos contratos administrativos tradicionais ou das concessões de serviço público. O século XXI, todavia, impôs a consolidação de uma disciplina jurídica própria, transversal e estratégica: o **Direito da Infraestrutura**.

Com efeito, longe de se resumir a canteiros isolados de obras civis, a infraestrutura pública corporifica o social overhead capital — a plataforma material, informacional e regulatória sem a qual a atividade econômica perde competitividade e os direitos fundamentais perdem efetividade fática. Trata-se da base material sobre a qual se erigem a integração territorial, a inserção global e o bem-estar social.

Essa relevância explica-se pela própria evolução do conceito: de raiz etimológica ligada à logística militar — onde nasceu para descrever as estruturas imóveis de suporte às operações de tropas —, a infraestrutura adquiriu contornos econômicos, sociais e jurídicos ampliados ao longo das últimas décadas.

Nesse contexto, no âmbito do Direito Administrativo e Econômico, a conceituação moderna de infraestrutura engloba tanto elementos tangíveis ▶



CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGIINA 60

NO BRASIL CONTEMPORÂNEO, A SEGURANÇA JURÍDICA NÃO É MERA ASPIRAÇÃO TEÓRICA: É O CONCRETO E O AÇO INVISÍVEIS QUE SUSTENTAM A INFRAESTRUTURA NACIONAL E VIABILIZAM O SEU DESENVOLVIMENTO

quanto intangíveis e organizacionais, definindo-se a partir de quatro vertentes estruturantes. Sob a perspectiva subjetiva, evidencia-se o dever indeclinável do Estado — ou de quem atue em seu nome — de ordenar, regular e prover os ativos essenciais, o qual se articula com o elemento objetivo, consubstanciado na gestão e na operação contínua de ativos públicos afetos à fruição coletiva.

Por outro lado, a dimensão teleológica impõe a persecução finalística e inegociável do desenvolvimento econômico e social como norte indispensável dessa atuação. Por fim, o elemento formal assegura a plena conformação da atividade a um regime jurídico-administrativo estritamente orientado pelo primado do interesse público.

Essa configuração afasta a equiparação automática entre infraestrutura e serviço público em sentido estrito. Enquanto o serviço público tradicional fundamenta-se na divisibilidade, especificidade e fruição uti singuli (com cobrança individualizada de tarifas ou taxas de consumo), a atividade administrativa de infraestrutura rege-se pelos princípios da indivisibilidade e da fruição uti universi.

Quem se utiliza de uma rodovia ou se beneficia da segurança de uma rede interligada de transmissão de energia goza de um patrimônio comum e compartilhado, cujos reflexos irradiam-se para toda a sociedade.

Elemento determinante da moderna infraestrutura é a sua **natureza reticular**. Toda infraestrutura expressa-se como uma rede de “nós” e “enlaces”, quer contínua (como gasodutos, redes de fibra óptica e rodovias), quer descontínua (como as rotas de navegação aérea e marítima que interligam aeroportos e portos).

Essa mecânica gera o denominado “efeito rede” (network effect), quando o valor global do ativo cresce exponencialmente à medida que novos usuários e fluxos a ele se conectam. ▶



JUSTIÇA | Opinião

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGIINA 61

A lógica de rede acarreta repercussões econômico-jurídicas decisivas. De início, destacam-se os custos fixos, comuns e irrecuperáveis (sunk costs), que demandam vultosos aportes de capital no momento inicial e propiciam economias de escala e de escopo capazes de moldar monopólios naturais. A esse traço somam-se os efeitos de transbordamento (spillovers), decorrentes de benefícios e externalidades que ultrapassam as fronteiras geopolíticas do ente concedente, a exigir permanente concertação federativa e rigoroso planejamento intersetorial.

Nesse cenário, desponta como imperativo a garantia do livre acesso (open access) e da interconexão. Uma vez qualificada a rede como facilidade essencial (essential facility), torna-se indispensável a atuação da regulação estatal para assegurar o acesso equânime a terceiros, evitando o fechamento de mercado e reprimindo quaisquer barreiras concorrenciais predatórias.

A condução dessa complexa engenharia jurídica orienta-se por vetores principiológicos próprios. De início, sobressaem a indisponibilidade da atividade de infraestrutura, que erige a garantia de suporte físico à sociedade como missão estatal inafastável, e os postulados da indivisibilidade e da inespecificidade, segundo os quais o destinatário primordial do ativo é a coletividade concebida de modo difuso. A esses somam-se a intergeracionalidade e a prospectividade, fundadas na premissa de que tais empreendimentos ultrapassam governos e perduram por décadas, a exigir da governança pública um planejamento de longo prazo lastreado em estudos básicos qualificados para estancar o ciclo de obras paralisadas e o desperdício de recursos orçamentários.

Paralelamente, impõe-se o vetor da multilateralidade e do diálogo, o qual reconhece que, por irradiarem impactos múltiplos e divergentes, as decisões estatais legítimas dependem da realização de audiências e consultas públicas robustas, concretizando uma autêntica administração participativa. Por ▶

RECONHECENDO QUE A SEGURANÇA JURÍDICA NÃO RESULTA DE POSTURAS BUROCRÁTICAS ESTANQUES, MAS DE UMA COMPREENSÃO INTERDISCIPLINAR E DIALOGADA DO DIREITO COM A ECONOMIA E A ENGENHARIA, A CRIAÇÃO DA ACADEMIA BRASILEIRA DE DIREITO DA INFRAESTRUTURA (ABDINFRA) REPRESENTA UM MARCO FUNDAMENTAL NO CENÁRIO INSTITUCIONAL DO PAÍS

Transformamos desafios em soluções.

Triunfo Logística, há mais de 40 anos oferecendo o melhor serviço em logística portuária integrada.

Operação Portuária | Base de Apoio Offshore | Carga de Projetos | Logística Integrada | Navegação | Descomissionamento

TRIUNFO LOGÍSTICA

Triunfo Logística
comercial@triunfologistica.com.br
+55 (21) 2178-8800
www.triunfologistica.com.br



JUSTIÇA | Opinião

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGIINA 62

fim, conjugam-se a sustentabilidade e a setorialidade, diretrizes voltadas à salvaguarda do equilíbrio ambiental para as futuras gerações sem descurar do respeito rigoroso às peculiaridades técnicas e normativas inerentes a cada modal.

Historicamente centrada no erário, a infraestrutura brasileira deparou-se com uma crônica **rigidez orçamentária e retração do espaço fiscal**. Com orçamentos públicos engessados por despesas correntes obrigatórias, os investimentos federais caíram para patamares aquém de 1% do PIB, quando especialistas apontam a necessidade de aportes anuais de 4% a 5% para que o país supere seus gargalos competitivos.

Diante da escassez pública, a parceria com a iniciativa privada — por meio de concessões e PPPs — converteu-se na mola mestra da modernização. Contudo, a imobilização de capital privado em projetos de 20 a 35 anos exige previsibilidade institucional.

A segurança jurídica ergue-se, assim, como condicionante primária do investimento, concretizando-se, em primeiro lugar, na estabilidade regulatória lastreada em agências autônomas e decisões imunes a oscilações político-eleitorais. Esse ambiente previsível traduz-se também na preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, amparado em matrizes objetivas de riscos e no respeito estrito aos fluxos de amortização do capital. Por fim, materializa-se na disponibilização de mecanismos adequados para a solução de disputas, impulsionando a mediação, os comitês de prevenção (dispute boards) e a arbitragem administrativa de perfil célere e técnico.

A instabilidade institucional amplia o risco regulatório, encarece o custo de capital e reduz a concorrência dos leilões de concessão, transferindo prejuízos difusos a toda a sociedade.

Reconhecendo que a segurança jurídica não resulta de posturas burocráticas estanques, mas de uma compreensão interdisciplinar e dialogada do Direito com a Economia e a Engenharia, a criação da Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura (ABDInfra) representa um marco fundamental no cenário institucional do país. Instalada com a vocação de articular magistrados, ministros de tribunais superiores, procuradores, reguladores, membros de órgãos de controle e juristas da iniciativa privada, a entidade consolida o ambiente de reflexão qualificada de que o país carecia.

Nesse contexto, a ABDInfra atua diretamente na superação da fragmentação decisória ao fomentar a harmonização de entendimentos entre o Poder Judiciário, os Tribunais de Contas e os órgãos concedentes, a modernização dos marcos normativos à luz das especificidades contratuais de longo prazo e a produção dogmática focada na redução da litigiosidade e no aprimoramento da governança setorial. Ao estabelecer essa ponte perene entre a academia jurídica, a regulação e o setor produtivo, a instituição assume o papel de indutora da estabilidade indispensável para destravar investimentos privados em portos, aeroportos, ferrovias, saneamento e transição energética.

O desenvolvimento nacional não consubstancia uma promessa retórica ou abstrata, mas um imperativo constitucional que reclama condições materiais concretas para a sua efetiva concretização. Metas estruturais urgentes como a mitigação do "Custo Brasil" e a erradicação das assimetrias regionais mostram-se inalcançáveis sem a consolidação de rodovias integradas, hidrovias eficientes e navegáveis, portos modernos, matrizes energéticas limpas e a universalização do saneamento básico.

Nesse cenário, a edificação de um Direito da Infraestrutura maduro — oxigenado pelo diálogo institucional promovido por centros de excelência como a ABDInfra e lastreado na estabilidade regulatória — consolida a ponte indispensável entre o desígnio do legislador constituinte e a realidade palpável do desenvolvimento socioeconômico brasileiro.





PRESENÇAS CONFIRMADAS



JOSÉ MUCIO MONTEIRO FILHO
Ministro da Defesa



TOMÉ FRANCA
Ministro de Portos e Aeroportos



VITAL DO RÊGO
Presidente do Tribunal de Contas da União (TCU)



ARNALDO JARDIM
Deputado Federal



GENERAL PAZUELLO
Deputado Federal, Presidente da FREPPEGEN e Vice-Presidente da CME



GUILHERME SAMPAIO
Diretor-Geral da ANTT



FREDERICO DIAS
Diretor-Geral da ANTAQ



SANDOVAL DE ARAÚJO FEITOSA NETO
Diretor-Geral da ANEEL



MAURO HENRIQUE MOREIRA SOUZA
Diretor-Geral da Agência Nacional de Mineração (ANM)



FABRICIO JULIÃO
CEO do Grupo Brasil Export



ANTONIO MATHIAS NOGUEIRA MOREIRA
Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)



ALEX ÁVILA
Secretário Nacional de Portos



CLARICE CALIXTO
Procuradora-Geral da União



MARCUS CAVALCANTI
Secretário Especial do PPI



WILLIAN FERREIRA DA CUNHA
Secretário da Pessoa com Deficiência do Distrito Federal



JORGE BASTOS
Presidente da INFRA S.A.



SERGIO BACCI
Presidente da Transpetro



NOGUCHI YASUSHI
Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário do Japão no Brasil



JOSÉ ROBERTO CAMPOS
Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export

DEMAIS AUTORIDADES A CONFIRMAR

Royal Tulip Alvorada
Brasília - DF

Confira a Programação em
www.forumbrasilexport.com.br

BE NEWS TV Transmissão ao vivo e gratuita pelo canal da TV BE News

BRASIL EXPORT
FÓRUM NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES, ENERGIA E MINERAÇÃO

HOSPEDAGEM

ABEPH · ABOL Associação Brasileira de Operadores Logísticos · ABRABUNKER · ABR Aeroportos do Brasil · ABRATEC · ABTL · ABTP · ABTRA · acelen · ATP · apexBrasil · Autoridade Portuária CODEBA · AVREN · Brasil Terminal Portuário · BRAZILIRON · Cargill · CentroNave · CNI · CNT / SEST SENAT / ITL · DP WORLD · ecovias · Eldorado Brasil · FENOP · fts por · GALLOTTI · DISLUB EQUADOR · INTERMARITIMA · JAN DE NUL · JBS · mosten · msc · MULTILOG · MULTITERMINAIS · ODFJELL TERMINALS · OSX BRASIL · PIANC BRASIL · piatec · PORTO DE MACEIÓ · PORTO DE SANTOS · PORTO DO ITAQUI · PORTONAVE · PRATICAGEM DO BRASIL · RIO BRASIL TERMINAL · rumo · SALOMÃO ADVOGADOS · SAMMARCO ADVOGADOS · SANTOS BRASIL · SINDISAN · SOPESP · SUAPE · SUPER TERMINAIS · suzano · TIL · TRANSBRASA · TRANSGLOBAL · TRIUNFO LOGÍSTICA · ultracargo · Unimed · VLI · Wilson, Sons · TRANSPETRO

REALIZAÇÃO: GRUPO BRASIL EXPORT · PRODUÇÃO: bossa Marketing & Eventos · MARKETING: BE · MÍDIA OFICIAL: BE NEWS