



portalbenews.com.br

INSIGHT Frederico Bussinger:
sucesso da Vports não cria
modelo único para os portos

► p5



OPINIÃO Bayard Umbuzeiro
Neto: porto e cidade precisam
planejar o futuro juntos

► p22



Saulo Cruz



BE
Comunicação
amplia
atuação e
incorpora ESG
à estratégia

► p19

Divulgação



Livros
destacam
gestão
ferroviária
e trajetória
de prático

► p13

Divulgação



Entidades intensificam articulação no Congresso
para retomar novo marco e preservar acordos
sobre trabalho, contratos e segurança jurídica ► p14

Saulo Cruz



ENAPH: Portos defendem mais autonomia
e menos burocracia na gestão ► p5

TRANSPORTES Transpetro
estreia no transporte
rodoviário de combustíveis

► HUB

AVIAÇÃO Cade aprova
entrada da American na
Azul com salvaguardas

► p23

PETRÓLEO E GÁS Maior
leilão do pré-sal termina
com sete blocos arrematados

► p25

EDITORIAL

Autonomia portuária sem modelo único: o debate que o Brasil precisava ter

O Fórum Nacional Brasil Export, em Brasília, reuniu os presidentes das autoridades portuárias de Santos (SP), da Bahia, do Rio Grande do Norte e do Itaqui (MA) para discutir autonomia e eficiência da gestão portuária pública. E produziu algo mais valioso do que consenso: uma disputa intelectual honesta sobre o que autonomia significa na prática, para quem e em que condições. Anderson Pomini, da Autoridade Portuária de Santos (APS), criticou a gestão à distância e a concentração de decisões em Brasília. Paulo Henrique Macedo, da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), lembrou que, em seu estado, a prioridade foi recuperar a capacidade operacional antes de discutir modelos. Oquerlina Costa, da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap, do Porto do Itaqui), defendeu que autonomia e desburocratização precisam caminhar juntas. E Antonio Gobbo, da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), questionou a associação automática entre autonomia, eficiência e privatização, apresentando as mudanças de gestão da Bahia como evidência de que é possível avançar sem alterar o modelo societário. Não é comum que gestores de empresas públicas discutam com essa franqueza em público. O debate merece ser lido com a seriedade que a qualidade dos argumentos exige.

A crítica de Pomini à gestão à distância foi o argumento mais imediatamente verificável. O Porto de Santos responde por 28% do comércio exterior brasileiro, movimentou um recorde de 538 mil TEU em agosto, opera com um canal de navegação que aguarda aprofundamento, tem um leilão de um megaterminal - o Tecon Santos 10 - em impasse há mais de um ano e está implementando simultaneamente uma rede 5G, o sistema VTMS, o Porto + Seguro e a concessão do canal. Um porto com esse nível de complexidade operacional e de agenda de investimentos não pode ser gerido com decisões centralizadas em Brasília, como se fosse um conjunto de terminais de médio porte com agenda convencional. A análise que Pomini fez, citando não apenas a delegação de competências, mas defendendo a redução da burocracia interveniente que mantém processos travados, mesmo quando as decisões são formalmente descentralizadas, é a distinção que um debate sobre autonomia portuária raramente alcança. Delegar competência sem desburocratizar o processo que a competência precisa executar não produz agilidade; produz autonomia formal com lentidão real.

A contribuição de Paulo Henrique Macedo foi o contraponto que impediu que o debate sobre autonomia se tornasse conversa de um grande porto sobre um grande porto. Em Natal (RN), o desafio não era autonomia para decidir mais rápido. Era ter a capacidade operacional básica para negociar a vinda de um armador, para criar a demanda que justificaria o investimento que levaria à autonomia. É a sequência correta para um porto em estágio diferente de desenvolvimento: competência operacional antes de descentralização. A observação de que “autonomia é muito subjetiva” é um tipo de pragmatismo que evita que políticas desenhadas para Santos sejam aplicadas como receita universal em Itaqui, Natal e Santana (AP).

A posição de Gobbo foi uma das mais politicamente corajosas e uma das mais relevantes para um debate sobre política pública. Ao questionar a associação automática entre autonomia, eficiência e privatização, o presidente da Codeba defendeu uma avaliação pelo desempenho, não pelo modelo. Para Gobbo, companhias docas com desempenho satisfatório deveriam poder discutir alternativas de autonomia, inclusive abertura de capital. É a posição de quem acredita que o modelo deve seguir a capacidade de execução. Isso implica também que companhias docas com desempenho insatisfatório precisam de intervenção antes de receber autonomia, o que é um argumento de responsabilização, não de proteção ao status quo.

O debate sobre autonomia na gestão portuária, ocorrido nessa quarta-feira, no Brasil Export 2026, produziu a estrutura correta para a política de autonomia portuária que o próximo governo precisará definir: não um modelo único replicado em todos os portos, mas um conjunto de critérios — desempenho, capacidade de execução, complexidade da agenda de investimentos, estágio de desenvolvimento operacional — que determine qual grau de autonomia e qual formato societário é adequado para cada complexo. Santos, Itaqui, Natal e Salvador têm características, desafios e momentos institucionais distintos. Que a política que vier reconheça essa distinção e que o próximo gestor federal responsável pelo setor portuário leia o registro desta semana antes de propor o modelo que resolverá todos os problemas de uma vez.

NESTA EDIÇÃO

MANCHETE

- 5 Presidentes de portos questionam privatização como única saída
- 14 Setor articula retomada do PL 733 e aposta em votação neste ano

EDITORIAL

- 2 Autonomia portuária sem modelo único: o debate que o Brasil precisava ter

INSIGHT

- 3 “Administração portuária privada: balanço de quatro anos da experiência brasileira”, por Frederico Bussinger

HUB

- 4 Transpetro estreia no transporte rodoviário de combustíveis

BRASIL EXPORT

- 4 Revisão de regras para autoridades portuárias entra em consulta pública
- 6 Portos brasileiros começam a estudar adaptação para navios de 400 metros
- 7 Transpetro prepara navios para operar com etanol
- 8 ABEPH reforça representação das autoridades portuárias e integração do setor

Previsibilidade é chave para atrair investimentos chineses em energia

- 9 MPor usa critérios ESG para orientar investimentos no setor

- 10 Brasil Export debate responsabilidade social para ampliar investimentos

- 11 Empresas recorrem à IA para criar diferencial competitivo

- 12 Setor busca transformar inovação em estratégia permanente de gestão

- 13 PNL 2050 deve priorizar integração entre modais para ampliar eficiência

- 16 Falta de estabilidade nas agências amplia risco para investimentos

- 17 Processo de reequilíbrio contratual de 12 anos expõe entraves à segurança jurídica

- 18 Mulheres ainda buscam mais poder de decisão no setor

- 19 BE Comunicação amplia atuação e incorpora ESG à estratégia

TRANSPORTES | PORTOS

- 20 Drones ampliam fiscalização da Antaq em portos e hidrovias

- 21 Antaq apresenta novo sistema para envio de dados portuários

Prêmio Antaq 2026 abre inscrições até 6 de novembro

TRANSPORTES | PORTOS > OPINIÃO

- 22 “Porto e cidade: uma integração que precisa ser de mão dupla”, por Bayard Umbuzeiro Neto

TRANSPORTES | AVIAÇÃO

- 23 Cade aprova entrada da American na Azul com salvaguardas

- 24 Novo Plano Aeroviário projeta necessidades de aeroportos até 2050

PETRÓLEO E GÁS

- 25 Maior leilão do pré-sal termina com sete blocos arrematados

POLÍTICA

- 26 Oposição tenta adiar votação do fim da escala 6x1

- 27 Lula desafia Flávio a votar a favor do fim da 6x1 no Senado

Presidente lamenta campanha “aquém”

- 28 Republicanos anuncia apoio a Flávio Bolsonaro no 2º turno

JUSTIÇA

- 29 Revisão criminal de Bolsonaro será levada ao plenário do STF

TSE julga pedido de Anthony Garotinho

INTERNACIONAL

- 30 Papa pede a Nossa Senhora Aparecida proteção a brasileiros

Sobrevivente de execução está confusa



Sistema BE News de Comunicação

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

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

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

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira
Jacyara Lima

Diretor-geral
Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial
Roberta Riccioppo

Editor-executivo | Jornal BE News
Alexandre Fernandes

Sub-editor | Jornal BE News
Luciano Ribeiro

Editores-executivos | 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



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





FREDERICO BUSSINGER

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

▶ PLANEJAMENTO

Administração portuária privada: balanço de quatro anos da experiência brasileira

No último 20 de setembro, completaram-se quatro anos que a Vports (empresa privada) administra os portos organizados de Vitória (ES) e Barra do Riacho (ES), substituindo a antiga Codesa (estatal): o leilão fora realizado em março de 2022, a partir de julho houve operação assistida (“fase de transição operacional”) e, em 20 de setembro de 2022, finalmente foi assinado o contrato de concessão dos portos capixabas.

Para fazer uma avaliação dos resultados deste processo, experiência pioneira e ainda singular no Brasil, a Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (Anut) reuniu, no último 1º de outubro, um grupo de conhecidos e experientes protagonistas do setor. Mediados por seu presidente executivo, Luis Baldez, e com exposição inicial do ex-presidente da Codesa Ângelo Baptista, participaram qualificados painelistas: Adriana Pessotti (Vports), Jesualdo Silva (Associação Brasileira de Terminais Portuários/ABTP), Mario Povia (Instituto Brasileiro de Infraestrutura/IBI) e Romeu Rodrigues (Federação das Indústrias do Espírito Santo/Findes).

Esse balanço, na verdade, acabou sendo meio que um aperitivo, um “esquenta”, para a avaliação formal, oficial, que deverá ser feita ano que vem. A Cláusula 19 do Contrato de Concessão prevê revisões quinquenais dos parâmetros da concessão (IQS - Índice de Qualidade do Serviços Prestado e metodologia de cálculo dos Fatores Q e X), revisões essas precedidas de avaliação e audiência pública (18.5.2). Como informação, o contrato ainda prevê revisões por “proposta apoiada” (Cláusula 20) e revisão extraordinária (Cláusula 21).

- O objeto em pauta era o processo de administração privada de portos organizados (públicos) no Brasil, a partir dessa experiência pioneira. No entanto, o debate permitiu revisitar alguns conceitos importantes (e ainda não consolidados na comunidade portuária). P.ex:
- a) Autonomia como atributo essencial para se caracterizar uma autoridade portuária no modelo landlordista; modelo adotado por mais de 80% (talvez 90%) dos portos relevantes do planeta. Desse ponto de vista, funcional, a Vports se assemelha mais às autoridades portuárias europeias (berço do Modelo Land Lord), apontou um dos painelistas, apesar de diferir delas no que concerne à propriedade: praticamente todas são públicas.
 - b) A distinção entre administração e autoridade portuária: esta, envolvendo também aspectos estratégicos e regulatórios, aquela mais voltada à zeladoria, à gestão dos ativos. Tomando-se essa distinção como base, pode-se dizer que chamar as administradoras portuárias brasileiras de autoridades não seria tecnicamente o mais adequado (talvez, quase uma licença poética!), vez que as principais decisões estratégicas dos portos brasileiros estão concentradas no Ministério de Portos e Aeroportos, e as regulatórias na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).
 - c) No exercício dessas funções, essencial a distinção entre o(s) porto(s) e a empresa administradora; seja ela privada (como o caso), seja pública (maioria no Brasil). Essa distinção muito ajudou na sistematização da avaliação qualitativa, apresentada pela Vports e discutida pelos painelistas.

O que aconteceu nesses quatro anos?

No tocante à concessão, aos portos, a apresentação da Vport informa que foram cumpridas, dentro dos prazos previstos contratualmente, 100% das obrigações da concessão. Também realizadas dragagens nos portos de Vitória/Vila Velha e Barra do Riacho; licenciado o Porto de Barra do Riacho; operado o 1º navio Panamax de 83 mt; e assinados 19 contratos de arrendamento (renovações e novos).

A movimentação agregada dos portos passou de 7,3 milhões de toneladas (Mt), quando da assunção da concessão (já pós-Pandemia da Covid), para 8,1 Mt em 2025; projetando-se 9,0 Mt para este 2026 (+ 23,3%): esse patamar já é superior ao do final da primeira década do século, segundo o ex-presidente. Para 2030, são projetadas 13 Mt/ano; e até o final da concessão (1ª perna), 20 Mt/ano.

Para os anos futuros, os portos deverão receber investimentos da ordem de R\$ 1,6 bilhões, envolvendo aqueles da própria Vports, dos arrendatários e parceiros. Destaquem-se a construção do novo terminal de líquidos (operação prevista para 2027), a triplicação da área para atendimento offshore, a implantação de nova moega de ferro gusa na pera ferroviária e a automação do terminal de contêineres (Login/TVV). E também, já está na prancheta, o terminal de ship-to-ship para escoamento de petróleo, com movimentação prevista de até 17 Mt/ano.

Empresarialmente, os resultados da Vport são ainda mais reluzentes: a receita operacional apresentou crescimento contínuo desde os R\$ 196 milhões do exercício de 2022 (quando da assunção) para previstos R\$ 419 milhões neste 2026: isso representa uma evolução de 114%. Nesse período, o EBITDA salta de R\$ 65 milhões para R\$ 228 milhões, uma evolução de 251%. A título de comparação, quase o dobro das obrigações contratuais de investimento nos dois primeiros anos da concessão: R\$ 130 milhões.

Esse desempenho é explicado por uma combinação de renegociação de contratos existentes com a celebração de novos, por um lado, e uma nova política de pessoal: redução do quadro recebido da Codesa, por meio de um PDV (de 236 para 30), associado a concurso e contratação de novos profissionais, sob novas condições.

Além disso, a Vports recebeu certificação ISO das séries 9, 14, 27, 41 e 45 mil. E foi laureada com diversos prêmios e comendas, valendo destacar o “Great Place to Work” e o de melhor empresa do ES no setor de serviços logísticos (IEL/Findes). Ainda, recebeu rating “AAA(bra)” da Fitch, com perspectiva estável.

Ao longo de 2h30, os debates foram muito ricos e com grande convergência. Vale destacar: a) A constatação da lacuna de avaliações de políticas públicas e decisões governamentais no Brasil e, em contraposição, a firme recomendação de sua ampla e periódica adoção; b) “Cada-caso-é-um-caso”: a experiência capixaba, considerada unanimemente como exitosa, não pode ser tomada como paradigma para outros portos brasileiros. Importante analisar as condições específicas de cada porto, inclusive as “condições pré-existentes”, como explicou o ex-presidente, também consideradas favoráveis pelos painelistas. c) Em particular para o Porto de Santos (SP), que, como porto organizado, abrange apenas cerca de 50% da área do estuário e tem pouca possibilidade de expansão (a maior parte das áreas para expansão estão fora da poligonal). A se lembrar, também, que seu processo, mais ou menos contemporâneo ao dos portos capixabas, e os de Itajaí (SC), São Sebastião (SP) e, mais tarde, Bahia acabaram não sendo concluídos. Ao menos ainda.

O certo é que já há matéria-prima e uma mini-série histórica que pode subsidiar o pontapé inicial da avaliação, então oficial, em 2027: valem ser aprofundadas essas análises para políticas públicas futuras que, certamente, serão definidas como desdobramentos do processo eleitoral em curso.

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

CHAMAR AS ADMINISTRADORAS PORTUÁRIAS BRASILEIRAS DE AUTORIDADES NÃO SERIA TECNICAMENTE O MAIS ADEQUADO (TALVEZ, QUASE UMA LICENÇA POÉTICA!), VEZ QUE AS PRINCIPAIS DECISÕES ESTRATÉGICAS DOS PORTOS BRASILEIROS ESTÃO CONCENTRADAS NO MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS, E AS REGULATÓRIAS NA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ)

BRASIL EXPORT

Revisão de regras para autoridades portuárias entra em consulta pública

Consulta pública para atualizar a Portaria 574 deve ser aberta nesta semana, segundo o secretário nacional de Portos, Alex Ávila

Saulo Cruz

GEOVANNA BRABOSA
jredacao.jornal@redebenews.com.br

O Governo Federal prepara uma revisão das regras de governança das autoridades portuárias e deve abrir uma consulta pública sobre o tema ainda nesta semana. A atualização da Portaria 574 também deverá tratar da delegação de competências aos portos e do Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (IGAP), segundo o secretário nacional de Portos, Alex Ávila.

O anúncio foi feito nesta quarta-feira (7), durante a abertura do Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (ENAPH), realizado em Brasília, durante o Fórum Nacional Brasil Export.

Segundo Ávila, a participação das administrações portuárias será importante na discussão da proposta, já que os gestores acompanham diretamente os desafios enfrentados pelos portos. “É importante que as autoridades portuárias contribuam nesse processo. Quando a gente está aqui em Brasília, na condução do dia a dia, é muito diferente fazer uma análise comparando com quem está na ponta, os presidentes, os diretores e as equipes que efetivamente conduzem as atividades diariamente”, afirmou.

A previsão é que a consulta pública seja disponibilizada entre hoje e quinta-feira (8). A revisão faz parte de uma atualização das regras que envolvem a governança dos portos e a distribuição de competências entre as diferentes instâncias da ad-



O secretário Alex Ávila anunciou a revisão das regras de governança das autoridades portuárias, com consulta pública sobre competências, gestão e desempenho dos portos

ministração portuária.

Durante o painel, Ávila também destacou os projetos de concessão dos canais de acesso aos portos. Paranaguá já possui o canal concedido, enquanto Santos passou pela etapa de audiência pública. Em Itajaí, o governo trabalha para marcar o

leilão na B3. Já no Rio Grande do Sul, uma audiência pública sobre a concessão estava prevista para ocorrer nesta quarta-feira (7).

O secretário ressaltou que, apesar de tratarem de concessões de canais, os projetos estão em momentos diferentes e possuem

características próprias. “Cada um está em um nível de maturidade com relação à concessão do seu canal. Cada um tem condições e premissas específicas”, disse.

Para Ávila, a troca de experiências entre as autoridades portuárias é importante para o avanço dos projetos. Ele destacou que o encontro permite discutir dificuldades, planejamentos e soluções adotadas em diferentes portos.

Terminais portuários nacionais

Na abertura do ENAPH, o presidente da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH), Luiz Fernando Garcia, também defendeu a atuação das autoridades portuárias e destacou os avanços alcançados pelo setor brasileiro.

Segundo Garcia, os ter-

minais nacionais apresentam níveis de eficiência comparáveis aos encontrados em outros países. “Hoje nenhum terminal portuário brasileiro perde para qualquer terminal no mundo inteiro, seja de contêiner, seja de granelleiro”, afirmou.

Para o presidente da ABEPH, as principais diferenças em relação a terminais estrangeiros estão nas condições regulatórias e logísticas que envolvem a operação. Ele também defendeu a continuidade dos esforços para reduzir custos e entraves que afetam a competitividade do país.

“Quando olhamos o nosso cercadinho portuário, nós temos que nos orgulhar muito de tudo aquilo que o Brasil construiu”, disse Garcia.

Além de Alex Ávila e Luiz Fernando Garcia, participou da abertura a diretora-executiva da ABEPH, Gilmará Temóteo.



Saulo Cruz

O presidente da ABEPH, Luiz Fernando Garcia, disse que terminais portuários alcançaram alto nível de eficiência e defendeu avanços regulatórios para ampliar a competitividade

Presidentes de portos questionam privatização como única saída

Debate mostrou diferentes visões sobre o modelo de gestão das autoridades portuárias e os caminhos para ampliar a eficiência do setor

Saulo Cruz



O debate no fórum Brasil Export reuniu dirigentes portuários para discutir mais autonomia, menos burocracia e modelos de gestão adaptados às características de cada complexo

VANESSA PIMENTEL
vanessa.pimentel@redebenews.com.br

A ampliação da autonomia das autoridades portuárias e a redução da burocracia foram apontadas como caminhos para aumentar a eficiência dos portos brasileiros, mas a privatização não foi apresentada como única alternativa durante debate realizado nesta quarta-feira (7), no Fórum Nacional Brasil Export, em Brasília. Os presidentes das autoridades portuárias que administram os portos de Santos (SP), da Bahia, do Rio Grande do Norte e do Itaqui (MA) defenderam modelos que considerem as características de cada complexo e deem maior liberdade para a tomada de decisões.

Presidente da Autoridade de Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini afirmou que o Brasil precisa rever o modelo de gestão adotado para os portos públicos e criticou a concentração de de-

cisões em Brasília. Para ele, a gestão à distância dificulta a condução das empresas e não considera as particularidades de cada porto. “Cada porto tem a sua característica. A gente não consegue copiar e colar o modelo de gestão que é aplicado no Porto de Itajaí, no porto da Bahia, ou em qualquer outro porto para o porto de Santos”, afirmou.

Pomini também defendeu que a discussão avance para além da delegação de competências. Segundo ele, mesmo com maior autonomia, os portos continuam submetidos a uma série de órgãos intervenientes, o que mantém processos e investimentos sob forte burocracia.

O presidente da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), Paulo Henrique Macedo, concordou com a necessidade de maior autonomia, mas destacou que a realidade dos portos é diferente. Segundo ele, no Rio Grande do Norte, a prioridade foi recuperar a capacidade operacional do Porto de Natal e criar condições para atrair cargas e armadores.

“
EU VEJO QUE
A AUTONOMIA
PORTUÁRIA E A
DESBUROCRATIZAÇÃO
SÃO MUITO
IMPORTANTES
E TÊM QUE
CAMINHAR
LADO A LADO”

OQUERLINA COSTA
presidente do Porto
do Itaqui

“Quando você fala em maior autonomia, o que o mercado quer? É muito subjetivo. Quando você vai para o Rio Grande do Norte, se você não tem uma empresa que tem a condição de contratar o próprio armador, você não consegue fechar negócio”, disse.

A presidente do Porto do Itaqui, Oquerlina Costa, defendeu que autonomia e desburocratização avancem simultaneamente. Para ela, a combinação permite reduzir custos, otimizar processos e dar mais previsibilidade aos investimentos. “Eu vejo que a autonomia portuária e a desburocratização são muito importantes e têm que caminhar lado a lado”, afirmou. Ela citou a renovação, em janeiro deste ano, por mais 25 anos, da delegação do Itaqui como fator de segurança jurídica para o porto e para o mercado.

Já o diretor-presidente da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), Antonio Gobbo, questionou a associação automática entre autonomia, eficiência e privatização. Segundo ele, a experiência da companhia

mostra que é possível promover mudanças na gestão e ampliar a execução de investimentos sem necessariamente alterar o modelo societário.

Gobbo relatou medidas adotadas para flexibilizar a utilização dos recursos e reorganizar processos internos da Codeba. Para ele, a discussão sobre autonomia precisa considerar também o desempenho das companhias e a capacidade de cada uma de executar investimentos.

“Autonomia não passa pela virtude de capital”, afirmou. Na avaliação do executivo, companhias docas que apresentam desempenho satisfatório deveriam poder discutir alternativas de autonomia, inclusive com possibilidade de abertura de capital.

O debate foi moderado por Leopoldo Figueiredo, diretor-geral da Rede BE News, e contou com uma apresentação de Gilmará Temóteo, diretora-executiva da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH), sobre a entidade.

BRASIL EXPORT

Portos brasileiros começam a estudar adaptação para navios de 400m

Após uma década de estudos e adaptações para receber embarcações de 366 metros, terminais já começam a avaliar as exigências para uma nova geração de porta-contêineres

GEOVANNA BARBOSA
redacao.jornal@redebenews.com.br

Os portos brasileiros começam a estudar a adaptação necessária para receber navios porta-contêineres de até 400 metros. Após uma década de estudos e adequações para operar embarcações de 366 metros, o setor já avalia os desafios futuros por uma nova geração de navios, que circula em mercados da Europa, Ásia e Estados Unidos e pode reduzir o custo do frete em até 15%.

A nova mudança foi apresentada pelo professor titular do Departamento de Engenharia Mecatrônica da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP) e coordenador do Tanque de Provas Numérico, Eduardo Tannuri, durante o Momento Pianc Brasil, realizado nesta terça-feira (7), no Fórum Nacional Brasil Export 2026, em Brasília.

Segundo Tannuri, o Brasil passou, nos últimos 15 anos, por um processo de adaptação para acompanhar o crescimento da frota de porta-contêineres. Até então, as maiores embarcações que entravam nos terminais brasileiros tinham cerca de 336 metros de comprimento, 48 metros de boca e capacidade próxima de 14 mil TEU.

A nova geração, com 366 metros, acrescentou cerca de 30 metros ao comprimento e aproximadamente 2 mil contêineres à capacidade. O aumento,

porém, levanta questionamentos sobre os espaços físicos nos portos. “Embora a gente tenha um aumento de 10% no seu comprimento, a demanda de espaço não é proporcional”, explicou Tannuri.

Por isso, a Pianc recomenda que os terminais se adaptem às novas condições de operação, considerando fatores como canais de acesso, bacias de evolução, berços, profundidade, dragagem, uso de rebocadores, janelas ambientais, manobras de contingência e análise de riscos.

Porto de Santos

O Porto de Santos foi um dos exemplos apresentados por Tannuri. Os primeiros estudos realizados pela equipe da USP para a operação de grandes porta-contêineres começaram em 2014. O primeiro navio de 366 metros entrou no

complexo em 2024, após uma década de estudos, treinamentos, mudanças normativas e obras.

Um dos principais desafios foi a chamada interação hidrodinâmica, fenômeno que ocorre quando uma embarcação passa próxima a outra e pode provocar forças de sucção capazes de deslocar o navio atracado, afetando cabos de amarração e defensas.

Em Santos, a adaptação é importante devido à intensa movimentação de navios e às características dos porta-contêineres. Segundo Tannuri, essas embarcações têm dificuldade para navegar em velocidades muito baixas, o que levou a mudanças nos procedimentos de operação.

Entre as medidas adotadas está o limite de velocidade de sete nós para a passagem dos grandes porta-contêineres pelo canal, além do uso de re-

bocadores em determinadas situações e do reforço das amarrações em berços considerados críticos. “Foram diversos estudos e depois disso, nós tivemos muitas campanhas de treinamento e avaliações em simuladores”, afirmou.

Os testes permitiram antecipar situações que poderiam ocorrer durante as manobras reais. Além do simulador da USP, foram utilizados modelos reduzidos de embarcações para avaliar o comportamento dos navios em diferentes condições.

Paranaguá e Rio

No Porto de Paranaguá, um dos obstáculos para a operação dos navios de 366 metros estava no canal de acesso, nas chamadas Pedras das Palanganas. A estrutura tinha uma abertura de cerca de 166 metros e exigia uma entrada inclinada das embarcações.

Após estudos e obras de derrocagem, a abertura passou para 224 metros, permitindo a passagem dos grandes porta-contêineres. Segundo Tannuri, existe ainda um plano para a retirada completa das pedras.

O professor também citou o Porto do Rio de Janeiro, onde os estudos realizados pela equipe da USP começaram em 2020 e o primeiro navio de 366 metros entrou esse ano.

A adequação envolveu uma obra de dragagem e avaliações das características do canal de acesso. Os estudos chegaram a considerar a relação entre a operação dos porta-contêineres e a rota das aeronaves que utilizam o Aeroporto Santos Dumont. “A gente modelou exatamente a rota da aviação no nosso simulador e avaliamos a distância que ele ia passar do navio contêineiro”, afirmou Tannuri.

Saulo Cruz



O professor Eduardo Tannuri apresentou os desafios para adaptar os portos brasileiros à nova geração de porta-contêineres com até 400 m de comprimento e maior capacidade

Transpetro prepara navios para operar com etanol

Companhia já testou misturas com até 30% de biocombustível e prevê embarcações equipadas para utilizar combustível tradicional e etanol

Saulo Cruz

GEOVANNA BARBOSA
redacao.jornal@redebenews.com.br

A Transpetro prepara uma nova geração de navios com capacidade para operar com etanol, como parte do programa de renovação e ampliação de sua frota. A estratégia foi apresentada nesta quarta-feira (7), em Brasília, durante uma apresentação especial do Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (ENAPH), realizado na programação do Fórum Nacional Brasil Export 2026.

A companhia já realizou testes com misturas com até 30% de biocombustível e prevê que as novas embarcações possam utilizar tanto o combustível tradicional quanto o etanol.

Segundo o diretor de Transporte Marítimo da Transpetro, Jones Soares, a medida faz parte da preparação da frota para um cenário de transição energética e de maior diversificação dos combustíveis utilizados no transporte marítimo. “Nós apostamos no etanol, no biocombustível. Não é de achismo. Nós já testamos os nossos navios primeiro com 10% de biocombustível, depois com 20% e agora com 30%”, afirmou.

De acordo com o executivo, os testes foram realizados sem a necessidade de alterações nos tanques ou na rede das embarcações. A experiência servirá de base para os novos navios, que terão capacidade para operar com dois combustíveis. “Os nossos navios novos vão ter a capacidade de operar com dois combustíveis. Um



O diretor de Transporte Marítimo apresentou a estratégia da Transpetro para renovar a frota com navios aptos a operar com etanol, biocombustíveis e novas soluções tecnológicas

é o combustível tradicional e o outro é o etanol, que o Brasil produz muito e que é capaz de exportar”, disse.

A aposta no etanol ocorre juntamente com a renovação da frota da Transpetro. Dentro do programa Mar Aberto, a companhia já contratou quatro navios de 15 mil toneladas para a cabotagem brasileira, que serão construídos no estaleiro Ecovix. Também foram contratados oito navios para transporte de GLP, sendo cinco construídos no Brasil e três na China.

A empresa ainda fechou contrato para um terceiro lote de navios MR, com capacidade de 38 mil toneladas, destinados ao transporte de derivados. Em Manaus, a Transpetro contratou barcas e empurradores para ampliar a atuação na navegação interior.

Os novos navios também terão recursos tecnológicos, como sensores, in-

teligência artificial e gêmeos digitais. Outra solução prevista é o uso de energia de terra, que permite conectar a embarcação à rede elétrica do porto e desligar seus geradores durante a permanência no terminal, reduzindo as emissões.

Para o executivo, a modernização da frota precisa estar acompanhada pela infraestrutura portuária. A utilização da energia de terra, por exemplo, depende da instalação de estruturas nos terminais para fornecer eletricidade às embarcações.

A renovação da frota também é apresentada pela Transpetro como uma forma de reduzir a exposição da Petrobras às oscilações do mercado internacional de fretes. Soares citou como exemplo os navios do tipo VLCC. Segundo ele, o frete, que estava em torno de US\$ 60 mil por dia antes da atual guerra no Golfo, chegou a cerca de US\$ 400 mil. “Se

a gente não tivesse a nossa frota, quanto nós estaríamos pagando?”, questionou o diretor, ao defender a manutenção de capacidade própria de transporte.

Na avaliação de Soares, a importância dos navios e portos ultrapassa a atividade comercial e envolve a segurança do abastecimento nacional. “Navios e portos já não são mais só navios e portos do ponto de vista do negócio. São ativos estratégicos”, afirmou.

Como exemplo, o executivo citou o Terminal de São Sebastião, no litoral de São Paulo. Segundo ele, a estrutura responde pela entrada de 25% do petróleo no Brasil e abastece quatro refinarias. “Sem ele, o Brasil para”, declarou.

O Fórum Nacional Brasil Export 2026 é realizado em Brasília e reúne representantes dos setores portuário, marítimo, logístico e de infraestrutura.

“
NÓS APOSTAMOS
NO ETANOL, NO
BIOCOMBUSTÍVEL.
NÃO É DE ACHISMO.
NÓS JÁ TESTAMOS
OS NOSSOS
NAVIOS PRIMEIRO
COM 10% DE
BIOCOMBUSTÍVEL,
DEPOIS COM
20% E AGORA
COM 30%”

JONES SOARES
diretor de Transporte
Marítimo da Transpetro

BRASIL EXPORT

ABEPH reforça representação das autoridades portuárias e integração do setor

Entidade apresentou sua trajetória, missão e frentes de atuação durante o Fórum Nacional Brasil Export 2026, em Brasília

VANESSA PIMENTEL
vanessa.pimentel@redenenews.com.br

Gilmara Temoteo, diretora-executiva da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH) fez uma apresen-

tação durante o Fórum Nacional Brasil Export, nesta quarta-feira (7), onde mostrou a estrutura, a trajetória e as principais frentes de atuação do órgão. Ela destacou o papel de representação institucional junto às autoridades portuárias e a articulação entre o setor, o poder público e parceiros estratégicos.

Com 68 anos de atuação, a ABEPH foi fundada em 1958 e tem como missão representar as autoridades portuárias e hidroviárias, promovendo a articulação de interesses comuns, a troca de conhecimentos e o desenvolvimento técnico para o aprimoramento da infraestrutura, da gestão e da regulação do

setor portuário e hidroviário brasileiro.

Na apresentação, a associação destacou três frentes principais de atuação: representação institucional, integração do setor e conhecimento e desenvolvimento. Entre as atividades estão a defesa dos interesses das autoridades portuárias, a conexão entre

portos, governo e parceiros estratégicos e ações voltadas à capacitação, inovação e fortalecimento do setor portuário.

A entidade também ressaltou a importância do diálogo com o setor. "A ABEPH atua como ponte entre autoridades portuárias, governo, federações e atores do setor, promovendo articulação institucional e participação ativa nas decisões estratégicas. Reuniões técnicas, fóruns de debate e representação junto a órgãos governamentais também fazem parte dessa atuação", diz um trecho do material exposto por Gilmara.

A associação apresentou ainda sua visão de se consolidar como a principal articuladora institucional das autoridades portuárias brasileiras.

Divulgação



A diretora-executiva Gilmara Temoteo detalhou as frentes de atuação da ABEPH, voltadas à representação institucional, integração do setor, capacitação e desenvolvimento técnico

Previsibilidade é chave para atrair investimentos chineses em energia

Empresa do país asiático aponta potencial brasileiro em energia eólica e defende estabilidade na demanda para ampliar investimentos

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redenenews.com.br

A previsibilidade do mercado brasileiro será determinante para a retomada dos investimentos em energia eólica e para a ampliação da presença de empresas chinesas no setor, segundo o general manager Americas da Mingyang, Marco Wobeto. A fala foi durante o painel "Desafios para exportações brasileiras e o comércio com a Ásia no novo cenário geopolítico mundial", exposto no Fórum Nacional

Brasil Export 2026.

Segundo Wobeto, o Brasil reúne condições favoráveis para a expansão dos negócios, entre elas um dos melhores recursos eólicos do mundo, uma indústria já desenvolvida e mão de obra qualificada.

O executivo afirmou, no entanto, que o potencial de recursos naturais não é suficiente para garantir novos investimentos. "A previsibilidade desse investimento é muito importante", afirmou Wobeto.

A avaliação sobre o horizonte de longo prazo tam-



Durante o painel, especialistas debateram investimentos chineses no Brasil e ressaltaram o potencial da energia eólica e a necessidade de estabilidade para projetos de longo prazo

bém foi compartilhada por Claudia Jannuzzi, presidente do Instituto de Economia Criativa Brasil China e diretora de Novos Negócios da

unidade do Brasil Export no Rio de Janeiro. Segundo ela, empresas chinesas mantêm estratégias de investimento que ultrapassam os ciclos

políticos e podem esperar anos até alcançar o retorno esperado. "A China faz investimentos a longo prazo", conclui Claudia.

Divulgação

MPor usa critérios ESG para orientar investimentos no setor

Política de sustentabilidade, Pacto pela Sustentabilidade e Taxonomia Sustentável Brasileira estão entre as iniciativas apresentadas durante o Fórum Nacional Brasil Export 2026

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redebenews.com.br

A incorporação de critérios ambientais, sociais e de governança (ESG) às políticas públicas pode contribuir para ampliar a competitividade da infraestrutura brasileira e orientar investimentos nos setores portuário, hidroviário e aeroportuário. A avaliação é da diretora de Programa de Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Rafaela Gomes, que apresentou iniciativas da pasta durante o Fórum Nacional Brasil Export 2026, nesta terça-feira (6), em Brasília.

“A sustentabilidade tem que estar inserida no planejamento e na operação da infraestrutura”, afirmou. Segundo Rafaela, a busca por uma logística competitiva exige a integração dos critérios ESG, com medidas para reduzir emissões e aumentar a capacidade de adaptação dos setores aos impactos climáticos.

A diretora destacou que portos, navegação e aviação possuem características distintas e, portanto, demandam soluções específicas. “A gente precisa ser criativo para conseguir evoluir com competitividade”, disse.

Entre as iniciativas apresentadas está a Política de Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos, lançada em 2025 e aperfeiçoada em 2026. De acordo com Rafaela, a atualização incorporou mais elementos de governança, previsibilidade e foco temático. Entre as prioridades estão preservação da biodiversidade, qualidade do ar, produção solar e descarbonização.

Outro eixo é o Pacto

pela Sustentabilidade, compromisso voluntário firmado entre empresas e o ministério. As participantes estabelecem metas relacionadas a boas práticas de sustentabilidade e, ao final de cada ciclo, têm suas ações avaliadas.

Rafaela informou que o programa concedeu 26 selos de sustentabilidade em 2025, durante a COP30, e que 49 participantes deverão ser premiados em 2027. Além do reconhecimento institucional, as empresas certificadas passam a ter acesso a benefícios, como aconselhamento em processos de licenciamento ambiental e prioridade na tramitação de processos dentro do ministério.

Segundo a diretora, as



Saulo Cruz

A diretora de Programa de Sustentabilidade do MPor destacou que portos, navegação e aviação possuem características distintas e, portanto, demandam soluções específicas

empresas premiadas receberam acesso a um mecanismo de “fast track” para indicar processos considerados prioritários, que passam a ter tratamento prioritário dentro da pasta.

“As empresas que são premiadas, elas têm, por exemplo, um aconselhamento especial, o licenciamento

ambiental que a gente faz com os órgãos licenciadores. E eles também têm prioridade nos processos dentro do Ministério de Portos e Aeroportos”, explica.

Plano Clima e financiamento

Rafaela também destacou

a participação do Ministério de Portos e Aeroportos na elaboração do Plano Clima, coordenado pelo Ministério do Meio Ambiente. A atuação da pasta envolveu os eixos de mitigação, voltado à redução de emissões, e adaptação aos impactos das mudanças climáticas.

Outro instrumento citado foi a Taxonomia Sustentável Brasileira, que estabelece critérios para classificar investimentos considerados sustentáveis. Segundo Rafaela, o ministério trabalhou para inserir os setores de portos, navegação e aviação na taxonomia, com o objetivo de ampliar o acesso a linhas e fundos destinados a investimentos sustentáveis.

PROGRAMAÇÃO BRASIL EXPORT 2026

8 OUTUBRO | QUINTA-FEIRA

08h30 Credenciamento e boas-vindas
09h00 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, Gerente-Executiva da Caixa Econômica Federal; Romulo Mendes, Superintendente de Produtos de Atacado do Banco de Brasília (BRB); Aldemir Freire, Diretor de Planejamento do Banco do Nordeste (BNB); Michele Azevedo Alencar, Head de Estratégia de Governo do Banco do Brasil; Nelio Gusmão, Superintendente Executivo de Estratégia de Negócios do Banco da Amazônia (BASA)
10h15 Pronunciamento especial | José Mucio Monteiro Filho, Ministro de Estado da Defesa
10h30 Pronunciamento especial | Margareth Menezes, Ministra de Estado da Cultura
10h45/11h00 Intervalo
11h00 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 graneis 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
12h00 Painel | Inovação, desenvolvimento regional e Fundo da Marinha Mercante: Estratégias e crédito para a modernização nacional
Moderação: Thiago Meirelles, Sócio da Avren
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; Pablo Brandão Pires, Diretor Substituto de Fundos e Incentivos da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE); Wilson Luiz Alves Ferreira, Diretor de Gestão de Fundos e Incentivos e de Atração de Investimentos da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM)
13h00 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; Armando Monteiro Bisneto, Diretor-Presidente do Complexo de Suape
17h00 Apresentação especial de encerramento
Lançamento da nova carteira de investimentos em portos, aeroportos e hidrovias
Tomé Franca, Ministro de Portos e Aeroportos

BRASIL EXPORT

Brasil Export debate responsabilidade social para ampliar investimentos

Painel realizado em Brasília discutiu a importância de práticas de governança, responsabilidade social e critérios ESG para projetos de longo prazo

Da Redação
redação@redebenews.com.br

A importância da governança e da responsabilidade social para ampliar investimentos e fortalecer projetos de infraestrutura foi tema de debate nesta terça-feira (6), durante o Fórum Nacional Brasil Export 2026, realizado no Hotel Royal Tulip Alvorada, em Brasília. Representantes dos setores de saneamento, aeroportos, energia e mercado financeiro discutiram como práticas de governança integrada e ações de responsabilidade social podem contribuir para o desenvolvimento da infraestrutura no país.

O painel “InfraESG: Os impactos da governança integrada e das ações de

responsabilidade social no setor de infraestrutura” foi moderado pelo diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Felipe Queiroz. Também participaram do debate o diretor-presidente e de Relações com Investidores da Águas do Rio, Anselmo Leal; o CEO da Aeroportos do Brasil (ABR), Fábio Rogério Carvalho; a diretora de Sustentabilidade da Axia Energia, Marcia Massotti; e o superintendente de Licitações da B3, Guilherme Peixoto.

Durante o painel, os participantes discutiram a importância da responsabilidade social e da governança para o desenvolvimento da infraestrutura brasileira. Felipe Queiroz destacou o papel da governança na tomada de decisões e na busca por resultados alinhados aos interesses da sociedade.

“Para que a gente possa cuidar das pessoas e ge-

rar o valor que a sociedade quer por meio da infraestrutura, existe um instrumento chamado governança, que são os métodos e as formas de se decidir que tendem, ou pelo menos pretendem, gerar uma convergência entre quem está praticando e o que está sendo entregue, com aquilo que é desejado pela sociedade”, afirmou.

O debate também abordou o crescimento dos investimentos em infraestrutura no Brasil e a incorporação de critérios ambientais, sociais e de governança (ESG) aos projetos.

O setor tem atraído recursos para áreas como portos, ferrovias, saneamento, energia e transporte, com o apoio de instrumentos financeiros, como debêntures incentivadas, e de iniciativas como o Programa de Sustentabilidade para Infraestrutura (PSI) da ANTT.

Nos níveis 2 e 3 do PSI,

as concessionárias têm direito a reequilibrar o contrato para financiar os projetos. O diretor ressaltou ainda os números alcançados no segundo semestre de 2026, com emissões de debêntures em valores em torno de R\$ 3,50 bilhões.

Com isso, as empresas de infraestrutura assumem papel importante na transformação da qualidade de vida e na competitividade do país. Grandes obras e operações impactam diretamente os territórios onde estão inseridas, evidenciando a necessidade de ações que ampliem os benefícios sociais, promovam a inclusão e contribuam para o desenvolvimento.

A atração de investimentos de longo prazo para concessões e parcerias público-privadas (PPPs) também depende de segurança jurídica, integridade e maturidade institucional. A adoção de boas práticas de gover-

nança e sustentabilidade contribui para reduzir riscos e fortalecer a confiança de investidores em projetos de infraestrutura de longo prazo.

Outras programações

O Fórum Nacional Brasil Export 2026 segue até quinta-feira (8). Além da participação no painel InfraESG, o diretor da ANTT, Felipe Queiroz, também participou da solenidade de abertura do Brasil Export.

Na quarta-feira (7), o diretor da ANTT Marcelo Fonseca participou do painel “InfraJur | Estabilidade regulatória e previsibilidade para investimentos no setor de infraestrutura”, que discutirá aspectos relacionados à segurança jurídica e à previsibilidade regulatória para o desenvolvimento de projetos de infraestrutura.

Saulo Cruz



Painel do fórum nacional discutiu como governança, responsabilidade social e critérios ESG podem reduzir riscos e ampliar a confiança em projetos de infraestrutura de longo prazo

Empresas recorrem à IA para criar diferencial competitivo

Anderson Soares afirma que companhias de diferentes setores passaram a desenvolver soluções próprias, mas alerta para dificuldades na adoção da tecnologia

Saulo Cruz

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redebenews.com.br

Empresas de setores que tradicionalmente apenas compravam tecnologia passaram a investir no desenvolvimento de soluções próprias de inteligência artificial (IA) para ganhar competitividade. O movimento já alcança áreas como logística, portos e aeroportos, segundo Anderson Soares, vice-presidente do AI Brasil e fundador do Centro de

Excelência em Inteligência Artificial (CEIA) da Universidade Federal de Goiás (UFG).
O especialista em inteligência artificial fez uma apresentação durante o primeiro dia de programação do Fórum Brasil Export, nesta terça-feira (6), em Brasília. Para o executivo, a mudança representa uma nova etapa na digitalização das companhias.
“Dez anos atrás, todas as empresas que não desenvolviam tecnologias eram meras compradoras de tecnologia. Só que aquilo que você compra não é

diferencial. O seu concorrente também compra. O ponto-chave é que a IA se traduz pelo problema que resolveu, não pelo setor em que nasceu”, disse.
Entre as aplicações estão a identificação de padrões em imagens, a interpretação de grandes volumes de documentos e o processamento de extensas bases de dados, recursos que podem ser adaptados a diferentes atividades econômicas.
A corrida pela tecnologia, porém, também tem provocado projetos interrompidos ou que não



Anderson Soares apresentou, durante o Fórum Brasil Export, exemplos de como empresas usam inteligência artificial para criar soluções próprias e ampliar a competitividade

alcançam os resultados esperados. Segundo Soares, um dos motivos é a diferença entre a velocidade de evolução da IA e a capacidade das empresas de

incorporá-la às operações. “A tecnologia acelera mais do que a organização necessariamente tem capacidade de absorver”, afirmou.

CRESCER CUIDANDO DO LUGAR ONDE TUDO ACONTECE

A Baía da Babitonga é parte essencial da operação do Porto Itapoá e um território de **grande importância ambiental.**

Por isso, o Porto investe em soluções que unem infraestrutura e cuidado com a região. São equipamentos elétricos, **monitoramento da vida marinha, proteção da fauna, preservação de áreas naturais, ações de conservação e participação na dragagem do canal de acesso.**

Porto Itapoá: eficiência para movimentar o futuro, responsabilidade para cuidar do presente.

portoitapoa.com



**BUILDING
THE FUTURE.**

BRASIL EXPORT

Setor busca transformar inovação em estratégia permanente de gestão

Especialistas defendem mudança de cultura, qualificação profissional e maior atenção à segurança cibernética no setor

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redebenews.com.br

A transformação tecnológica do setor portuário brasileiro passa por uma mudança que vai além da compra de equipamentos e da implantação de novos sistemas. O desafio envolve incorporar a inovação à estratégia das organizações, ampliar a formação de profissionais qualificados e elevar temas como segurança cibernética ao nível das decisões das diretorias das empresas.

A avaliação foi apresentada por especialistas e representantes dos setores público, privado e acadêmico durante o primeiro dia de programação do Fórum Brasil Export, nesta terça-feira (6), em Brasília. Os painéis-

tas discutiram os caminhos voltados para ampliar inovação no sistema portuário nacional.

Para o diretor de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do Ministério de Portos e Aeroportos, Tetsu Koike, um dos principais desafios é justamente transformar a maneira como o setor compreende o conceito de inovação. Segundo ele, a proposta é criar um ambiente no qual as iniciativas deixem de depender exclusivamente da disposição de cada gestor.

“A gente quer transformar um sistema completamente heterogêneo, em que cada um faz um pouquinho aqui, um pouquinho acolá, dependendo da vontade do gestor, para um grande sistema de inovação dedicado ao nosso setor”, afirmou.

Koike destacou que esse processo também exige uma mudança de mentalidade em relação aos resultados dos projetos. Na avaliação do diretor, iniciativas que não alcançam

inicialmente os resultados esperados também podem gerar conhecimento para as organizações. “Inovação é investimento de longo prazo e é aprender com seus erros. O que não foi um acerto foi um aprendizado, foi aquisição e geração de conhecimento”, disse.

A digitalização crescente das operações também amplia a preocupação com a proteção dos sistemas utilizados pelas empresas. Nilson Oliveira, Chief Operating Officer da Apura Cyber Intelligence, destacou que a segurança cibernética precisa deixar de ser tratada exclusivamente como responsabilidade das equipes de Tecnologia da Informação.

“A gente precisa raciocinar dentro das nossas empresas onde está essa gestão de risco relacionada à segurança cibernética. Se ela ainda é um assunto relegado a uma equipe específica de TI ou a uma empresa terceirizada, isso precisa entrar na agenda dos executi-

vos, da diretoria e da presidência”, afirmou.

Outro ponto considerado estratégico para a consolidação desse ambiente é a aproximação entre inovação, empresas e formação profissional. O sócio-diretor da Technomar Engenharia, Fabiano Rampazzo, destacou que projetos tecnológicos também funcionam como mecanismo para absorção de profissionais altamente qualificados.

Segundo Rampazzo, pelo menos 40% dos profissionais das empresas que integram o consórcio citado por ele possuem mestrado ou doutorado. Para o executivo, investimentos tecnológicos permitem aproveitar o conhecimento produzido com apoio de universidades e programas de formação. “O investimento em tecnologia gera resultado para as empresas, sem sombra de dúvida, mas também gera capacitação e um potencial de novos negócios e de absorção de toda essa mão de obra”, afirmou.

O vice-presidente do AI Brasil e fundador do Centro de Excelência em Inteligência Artificial (CEIA) da Universidade Federal de Goiás, Anderson Soares, também defendeu maior aproximação entre educação e inovação. Ele destacou experiências brasileiras que conectam estudantes a projetos financiados pelo setor privado e permitem compartilhar conhecimento entre universidades e empresas.

Para Soares, o Brasil já dispõe de ecossistemas capazes de servir de referência para esse processo. “Tem muita coisa boa no Brasil também. O Porto Digital e o ecossistema de Florianópolis são experiências bastante bacanas”, afirmou.

A integração dessas frentes, segundo os especialistas, é uma das condições para que a modernização deixe de ocorrer por iniciativas isoladas e passe a integrar de forma permanente a gestão e o planejamento do setor portuário.

Saulo Cruz



O painel do fórum reuniu especialistas para discutir como inovação, qualificação profissional e segurança cibernética podem integrar de forma permanente a gestão portuária

BRASIL EXPORT

PNL 2050 deve priorizar integração entre modais para ampliar eficiência

Debate no Fórum Brasil Export apontou gargalos em infraestrutura, financiamento e regulação para ampliar participação de ferrovias, hidrovias e cabotagem

Divulgação



O painel do fórum Brasil Export discutiu integração entre rodovias, ferrovias, hidrovias e cabotagem como eixo do PNL 2050 para ampliar eficiência e reduzir gargalos logísticos

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenenews.com.br

A integração entre ferrovias, hidrovias, cabotagem e rodovias deverá estar entre os principais desafios do Plano Nacional de Logística (PNL) 2050. O tema foi debatido nesta quarta-feira (7), em Brasília, durante um dos painéis técnicos do Fórum Brasil Export, que reuniu representantes do Governo Federal e do setor logístico.

A avaliação dos participantes é que o planejamento de longo prazo precisa ser acompanhado de investimentos, financiamento e medidas capazes de conectar os diferentes sistemas de transporte e ampliar a participação de modais ainda pouco utili-

zados na matriz brasileira. Para o presidente da Infra S.A., Jorge Bastos, a cabotagem e as hidrovias são exemplos de alternativas que poderiam ser mais exploradas pelo País. “Nós temos uma costa enorme e a nossa cabotagem não funciona como poderia. Temos que pensar na cabotagem e ver o que falta para fazer essa modalidade avançar”, afirmou.

O mesmo desafio, segundo Bastos, está nas ferrovias. Além da expansão da malha, ele defende a diversificação das cargas transportadas pelo modal. “Temos que tirar um pouco da ferrovia essa característica de transportar só grãos e minérios para transportar também outros tipos de cargas. É impossível você andar 2 mil ou 3 mil quilômetros com transporte rodoviário. Temos que tentar mudar esse tipo de modal”, disse.

Bastos destacou que a ampliação do transporte ferroviário também de-

pende de novas fontes de financiamento e defendeu o direcionamento de recursos obtidos no próprio setor para investimentos em infraestrutura. “O modal ferroviário depende muito de investimento. Temos que entender que uma coisa é gasto e outra é investimento em infraestrutura”, afirmou.

Para o executivo, a conexão das ferrovias com portos e hidrovias será fundamental para o avanço da multimodalidade no País.

A diretora-presidente da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol), Marcella Cunha, também defendeu uma atuação coordenada entre União, estados, municípios, iniciativa privada e agências reguladoras. Segundo ela, levantamentos da entidade apontam que ferrovias e hidrovias estão entre os modais que demandam maior atenção, com gargalos que envolvem infraestrutura, oferta

de rotas e integração entre sistemas.

“A multimodalidade não é abstrata, ela existe. Hoje, 31% da nossa base utiliza multimodalidade. Quando olhamos para os operadores de grande porte, 44% conseguem oferecer”, afirmou.

Marcella ressaltou que as operações que combinam rodovias, ferrovias e cabotagem enfrentam problemas que precisam ser solucionados de forma conjunta. “A gente tem que atacar todos esses problemas: infraestrutura, integração de sistemas e regulação”, acrescentou.

O coordenador-geral de Política de Planejamento do Ministério dos Transportes, Danilo Imbimbo, destacou que a elaboração do PNL 2050 contou com a participação do setor privado e da sociedade em seis consultas públicas. Segundo ele, o processo começou em 2024 e incorporou contribuições ao longo de cerca

de dois anos e meio.

A conclusão do PNL será seguida pela publicação dos planos setoriais, prevista até o fim deste ano. Em 2027, deverão ser elaborados os planos gerais, que vão conectar as diretrizes de longo prazo ao Plano Plurianual (PPA) e ao próximo ciclo orçamentário.

“Aí vamos começar a ver efetivamente quais obras que estão no cenário-meta serão prioridade das próximas gestões nos próximos quatro anos”, explicou.

Imbimbo ressaltou ainda que o PNL deverá passar por revisões e defendeu o acompanhamento da sociedade para garantir a execução das diretrizes. “A gente espera que o plano de fato vá para frente e seja um plano de Estado. É importante todo mundo ter o plano embaixo do braço e cobrar para que aquilo que foi construído conjuntamente saia do papel”, concluiu.

BRASIL EXPORT

Setor articula retomada do PL 733 e aposta em votação neste ano

Entidades defendem avanço da proposta após as eleições e alertam para risco de atraso na modernização da legislação portuária

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redebenews.com.br

Representantes de entidades empresariais do setor portuário estão intensificando as articulações com parlamentares para retomar a tramitação do Projeto de Lei (PL) 733, que propõe mudanças no marco regulatório dos portos brasileiros. A expectativa é que a proposta avance na Câmara dos Deputados ainda neste ano, após a paralisação das discussões em razão do calendário eleitoral.

O tema foi discutido em um dos painéis dentro da programação do Fórum

Brasil Export, nesta quarta-feira (7), em Brasília.

Para as entidades, a aprovação das mudanças representa uma oportunidade de atualizar regras, ampliar a segurança jurídica e criar condições para novos investimentos no setor portuário brasileiro. O desafio imediato será transformar o consenso construído entre os segmentos envolvidos em avanço efetivo da proposta no Congresso Nacional.

O diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, afirmou que a entidade já iniciou contatos com integrantes da comissão responsável pela análise da matéria e tem novas reuniões previstas para as próximas semanas.

“Estamos confiantes de que vamos conseguir fazer

com que esse PL passe ainda neste ano na Câmara dos Deputados”, declarou.

Segundo Jesualdo, a interrupção dos trabalhos foi uma estratégia adequada diante das eleições, especialmente porque os pontos considerados mais sensíveis já haviam sido negociados. Ele destacou que a proposta deverá resultar em alterações relevantes na Lei 12.815/2013, conhecida como Lei dos Portos, e não na criação de um novo código portuário.

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sergio Aquino, demonstrou otimismo com a possibilidade de votação ainda em 2026. Segundo ele, o texto está suficientemente amadurecido para avançar, especialmente após o acordo firmado entre represen-

tes empresariais e trabalhadores sobre o capítulo referente ao trabalho portuário.

“O texto do relator do PL está muito bem pacificado. Não tem mais tema polêmico. O capítulo que envolvia o trabalho portuário foi resolvido em um acordo histórico entre o setor empresarial e o setor laboral”, afirmou.

Aquino ressaltou, entretanto, que a retomada depende de encaminhamento da presidência da Câmara dos Deputados. Embora a comissão especial ainda não tenha sido formalmente encerrada, seu prazo de funcionamento expirou, o que poderá exigir uma definição sobre o rito legislativo.

O dirigente alertou que a transferência da discussão para 2027 poderá representar novos obstáculos, diante da mudança na composição

do Congresso Nacional.

Na mesma linha, o diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Ricardo Molitzas, defendeu a preservação dos avanços negociados durante a elaboração da proposta.

Segundo ele, além das questões trabalhistas, o prazo de 70 anos relacionado aos contratos portuários esteve entre os principais pontos de discussão.

“A gente precisa fazer esse movimento para que essas alterações na Lei 12.815 aconteçam e não se perca toda aquela modernidade que se colocou no PL 733”, afirmou.

Oportunidade

O diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), Caio Morel, avaliou que o período posterior às eleições poderá abrir uma oportunidade para a aprovação da proposta, embora tenha destacado a imprevisibilidade da agenda legislativa.

“Estamos na expectativa de que, passado o período conturbado eleitoral, a gente tenha uma janela de oportunidade para passar o PL e fazer com que todo o trabalho que foi feito até agora não seja perdido”, declarou.

Para as entidades, a aprovação das mudanças representa uma oportunidade de atualizar regras, ampliar a segurança jurídica e criar condições para novos investimentos no setor portuário brasileiro. O desafio imediato será transformar o consenso construído entre os segmentos envolvidos em avanço efetivo da proposta no Congresso Nacional.



Painel reuniu entidades portuárias em defesa da retomada do PL 733, com foco em segurança jurídica, modernização das regras e novos investimentos no setor brasileiro

FÓRUM NACIONAL BRASIL EXPORT 2026

08 de outubro
17h00

Apresentação especial
de encerramento

Lançamento da nova
carteira de investimentos
em portos, aeroportos
e hidrovias

TOMÉ FRANCA
Ministro de Portos e Aeroportos



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

PATROCÍNIO



INICIATIVA E REALIZAÇÃO

GRUPO
**BRASIL
EXPORT**

PRODUÇÃO

bossa
Marketing & Eventos

MARKETING

BE
COMUNICAÇÃO & MARKETING

MÍDIA OFICIAL

BE
NEWS

BRASIL EXPORT

Falta de estabilidade nas agências amplia risco para investimentos

Dirigentes alertam para efeitos de vacâncias, mudanças de entendimento e insegurança decisória sobre projetos de longo prazo

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redenenews.com.br

A estabilidade das agências reguladoras e a previsibilidade das decisões foram apontadas como fatores essenciais para garantir segurança a investimentos de longo prazo em infraestrutura. Durante debate realizado nesta quarta-feira (7), em Brasília, dirigentes de órgãos reguladores e de controle defenderam maior autonomia institucional, continuidade das regras e proteção técnica na tomada de decisões.

O tema foi discutido no painel “Estabilidade regulatória e previsibilidade para investimentos no setor de infraestrutura”, promovido pelo InfraJur durante o segundo dia do Fórum Nacional Brasil Export 2026.

Diretor-geral da Agência Nacional de Mineração (ANM), Mauro Henrique Moreira Souza afirmou que a ausência de titulares em cargos de direção pode comprometer a segurança institucional. Segundo ele, algumas agências passaram períodos com posições ocupadas por substitutos, situação prevista em lei, mas que pode aumentar a incerteza para quem precisa decidir.

“Isso tudo traz um caldo de insegurança para quem tem que dirigir, quem tem que tomar decisão, que perpassa a própria instituição e vai para a sociedade, e vai para os investidores”, afirmou.

Mauro também criticou o receio de responsabilização por parte de gestores públicos. Na avaliação dele, o temor em relação aos órgãos de controle pode levar à paralisia administrativa. “Porque não tomamos decisões e aí apagamos as canetas”, disse.

Vice-presidente da

Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura (ABDIInfra) e ministro do Tribunal de Contas da União (TCU), Benjamin Zymler defendeu o fortalecimento da autonomia das agências como condição para ampliar a segurança jurídica e econômica.

Segundo ele, investimentos de longo prazo dependem de instituições capazes de manter critérios técnicos, estabilidade e independência diante dos diferentes interesses envolvidos. “Há uma absoluta necessidade de melhorarmos o espectro jurídico, a segurança jurídica, a segurança econômica”, afirmou.

Zymler também defendeu maior independência das agências em relação ao poder concedente, às concessionárias e aos usuários. Para ele, essa autonomia passa por sustentabilidade financeira e independência funcional. “É preciso reanalisar e entronizar esse princípio da referência das es-

colhas técnicas no âmbito das agências reguladoras”, afirmou.

Na avaliação do ministro, a previsibilidade regulatória também influencia diretamente a disposição do setor privado para assumir compromissos de longo prazo. Projetos de infraestrutura demandam elevados volumes de capital e dependem de regras suficientemente estáveis para permitir o cálculo dos riscos e do retorno esperado ao longo de décadas.

Decisão técnica

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Frederico Dias, reforçou que a legitimidade das decisões regulatórias depende da fundamentação técnica e da transparência dos processos.

Segundo ele, mecanismos institucionais devem proteger as agências de interferências externas e garantir que suas decisões sejam tomadas com base em critérios conhecidos e justificáveis. “A agência

não está autorizada a tomar decisões, nenhum de nós aqui foi eleito. A legitimidade da decisão é da fundamentação técnica”, afirmou.

Na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o diretor Marcelo Fonseca destacou que a previsibilidade também exige continuidade das regras e respeito às premissas estabelecidas na origem dos contratos.

Ele lembrou que projetos de infraestrutura podem envolver relações contratuais de décadas. “Quando você está concebendo algo, depois numa gestão de interações ao longo de um período de 30 anos, a gente tem contratos que chegam a 90 anos”, afirmou.

Na avaliação dos participantes, contratos com prazos tão extensos exigem instituições capazes de preservar critérios, reduzir mudanças abruptas e oferecer clareza sobre como decisões serão tomadas ao longo de sua execução. Alterações inesperadas de entendimento, indefinições sobre competências ou demora excessiva na análise de pleitos podem ampliar custos, afetar cronogramas e elevar a percepção de risco dos investidores.

O debate também ressaltou que autonomia não significa ausência de controle. A defesa feita pelos participantes foi de agências com capacidade técnica, regras claras, prestação de contas e condições institucionais para decidir sem que mudanças conjunturais comprometam a continuidade da regulação.

Saulo Cruz



▲
Especialistas defenderam no painel agências mais autônomas, decisões técnicas e regras estáveis como fatores para reduzir riscos e ampliar investimentos em infraestrutura

Processo de reequilíbrio contratual de 12 anos expõe entraves à segurança jurídica

Caso envolvendo empresa holandesa foi apresentado no Brasil Export como exemplo dos impactos da falta de previsibilidade sobre investimentos em infraestrutura

Saulo Cruz



Painel promovido pela ABDInfra no fórum discutiu previsibilidade, estabilidade de critérios e diálogo institucional como caminhos para ampliar a segurança jurídica na infraestrutura

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redenenews.com.br

Um processo de reequilíbrio contratual que está há 12 anos em tramitação foi apresentado como exemplo dos entraves à segurança jurídica e dos impactos da falta de previsibilidade sobre investimentos em infraestrutura no Brasil. O caso envolve uma empresa holandesa e foi relatado pelo sócio do escritório Gallotti Advogados, Fábio Silveira, durante painel da Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura (ABDInfra) sobre direito da infraestrutura e segurança jurídica no Fórum Nacional Brasil Export 2026, na quarta-feira (7), em Brasília.

Segundo Silveira, o processo envolve questões complexas e mudanças legislativas ocorridas ao longo dos anos. Para ele, uma das principais dificuldades enfrentadas

pelos investidores é saber quem tem competência para decidir, de que forma a decisão será tomada e, principalmente, quando ela ocorrerá. “Como decide? Quando decide?”, questionou o advogado.

Silveira destacou que a demora também dificulta a comunicação com investidores estrangeiros. “Como é que você explica para um conselho na Holanda o processo de prorrogação contratual requerido que está há 12 anos tramitando no Brasil?”, questionou. “Você pode tentar até desenhar, mas você não explica.”

Na avaliação apresentada durante o debate, situações como essa aumentam a percepção de risco e dificultam decisões sobre novos aportes. Em projetos de infraestrutura, que normalmente envolvem contratos de longo prazo e grandes volumes de recursos, a demora na definição de questões regulatórias ou contratuais pode afetar o planejamento e a execução dos investimentos.

O caso foi utilizado

para reforçar a necessidade de maior previsibilidade dos contratos e das decisões dos órgãos públicos. Para a sócia da Cristina Wadner Advogados Associados, Cristina Wadner, os contratos de infraestrutura precisam considerar as mudanças que podem ocorrer ao longo de sua execução.

“Não existe o contrato perfeito”, afirmou. Segundo ela, é necessário estabelecer mecanismos capazes de permitir adaptações futuras. “Você precisa da previsibilidade em um contrato”, disse.

A ministra do Tribunal Superior do Trabalho (TST) e diretora de Relações Internacionais da ABDInfra, Morgana de Almeida, também apontou a previsibilidade como elemento central da segurança jurídica. Questionada sobre a principal característica desse conceito, respondeu: “Previsibilidade.”

Segundo Morgana, a segurança jurídica não depende apenas da existência de regras conhecidas, mas também da estabilidade dos critérios utilizados

nas decisões. “É preciso que os critérios decisórios sejam estáveis”, afirmou. Para os participantes, essa estabilidade ajuda empresas e investidores a avaliar riscos e projetar com maior segurança os efeitos econômicos e jurídicos de contratos de longo prazo.

Para o sócio do Sammarco Advogados, Marcelo Sammarco, a segurança jurídica tem impacto direto sobre a capacidade de atração de recursos privados para o setor. “O nosso setor depende e muito dos investimentos privados”, afirmou, ao abordar o ambiente da infraestrutura portuária sob a perspectiva dos investidores.

A sócia da Bocayuva & Advogados Associados, Marcela Bocayuva, defendeu maior diálogo entre os agentes públicos e privados e a valorização das decisões das agências reguladoras como caminhos para reduzir conflitos e ampliar a previsibilidade.

“Nós temos que promover o debate, o consensualismo, pensarmos que há mecanismos para pro-

movermos sim essa previsibilidade, maiores investimentos”, afirmou.

Para Marcela, também é necessário “resgatar a confiança institucional” nas instituições responsáveis pela regulação e pela Justiça.

O presidente da ABDInfra e ministro do TST, Breno Medeiros, destacou ainda a evolução do sistema de precedentes como mecanismo para ampliar a uniformidade das decisões judiciais.

“Antes existiam esses precedentes persuasivos, depois vieram esses precedentes vinculantes”, afirmou.

Segundo Medeiros, o sistema permite que decisões sobre matérias repetitivas sejam utilizadas como referência pelas instâncias inferiores, reduzindo divergências e contribuindo para maior estabilidade na interpretação das normas. A previsibilidade das decisões, segundo o debate, é um dos elementos considerados essenciais para melhorar o ambiente de investimentos em infraestrutura.

BRASIL EXPORT

Mulheres ainda buscam mais poder de decisão no setor

Debatedoras do Brasil Export destacam evolução da participação feminina e defendem maior presença em posições de liderança e governança

VANESSA PIMENTEL
vanessa.pimentel@redebeneews.com.br

A participação feminina avançou no setor de infraestrutura, mas ainda há desafios para transformar representatividade em influência efetiva nas decisões. O diagnóstico foi

apresentado nesta quarta-feira (7), durante o painel “O impacto da liderança feminina na governança e no desenvolvimento nacional”, do Conselho Feminino do Brasil Export, no Fórum Nacional Brasil Export 2026, em Brasília.

Para Sandra Silva, gerente jurídica da Cargill no Brasil, a diversidade passou a fazer parte da agenda de governança das empresas, mas a pre-

sença feminina precisa ser acompanhada de poder de decisão. Programas de desenvolvimento, mentoria, metas e contratações intencionais contribuíram para ampliar a representatividade, segundo ela. “Mas, uma vez que você conquista a representatividade, precisa também ter a caneta”.

Sandra avaliou que as mulheres hoje participam mais de grandes projetos

de infraestrutura e discussões regulatórias, mas ainda não chegaram a uma situação de igualdade. “Hoje nós somos ouvidas sim, somos uma grande parcela que participa das decisões e opina, mas eu acho que ainda não chegamos lá”, disse.

Primeira presidente do Conselho Feminino do Brasil Export, Mayhara Chaves destacou que, na iniciativa privada, parte das barreiras ainda é cultural e pode levar mulheres a questionarem a própria capacidade para assumir posições de maior responsabilidade. “A mulher, às vezes, por vários motivos, se disponibiliza menos a estar cargos maiores”.

Diretora regulatória e institucional da Hidrovias do Brasil, Mariana Pescatori avaliou que o setor portuário evoluiu nos últimos anos e relacionou parte desse avanço à disposição das mulheres de ocuparem espaços de fala.

“A gente efetivamente se colocou nesses espaços de fala, afirmou. Para Mariana, essa participação também ajudou a impulsionar mudanças nas políticas de governança das empresas e no setor público.

Já a sócia da Sammarco Advogados, Flávia Sammarco, destacou que, apesar da existência de leis voltadas à equidade, a igualdade ainda está distante, e que igualar o número de mulheres ao número de homens em cargos de liderança pode demorar mais de 100 anos, de acordo com pesquisas. “Conseguimos quebrar esse paradigma que mulheres competem entre si, algo que foi incentivado por anos. Estamos conseguindo quebrar essa cultura e alguns homens têm sido nossos aliados nessa mudança. Mas acho que nem eu nem minhas filhas veremos essas mudanças em relação aos cargos, talvez nossas netas”.



Saulo Cruz

Participantes defenderam que o avanço da presença feminina seja acompanhado de mais espaço em cargos estratégicos e instâncias de decisão nas empresas e no setor público

Livros destacam gestão ferroviária e trajetória de prático

Saulo Cruz

O Espaço Expo do Fórum Nacional Brasil Export 2026 recebeu, nesta quarta-feira (7), os lançamentos de “Gestão Ferroviária – Informações para Profissionais em Ferrovias”, de

Urubatan Silva Tupinambá Filho, e “Fábio Mello Fontes, uma lenda dos mares”, de Ivani Cardoso. A obra de Urubatan reúne conteúdos sobre operação, engenharia, meio ambiente e regulação e

foi concebida como material de apoio para profissionais que atuam ou pretendem ingressar no setor ferroviário. Já o livro de Ivani Cardoso apresenta a trajetória de Fábio Mello Fontes, prático com mais de cinco décadas de atuação no ambiente portuário. A publicação reúne histórias de sua carreira e de sua relação com os portos, especialmente em São Paulo.

Doação

A receita obtida com a venda do livro “Clima, Riscos e Desastres”, de Luís Awazu, durante o Fórum Nacional Brasil Export 2026, será destinada ao Instituto Autismo Brasil



(IAB). A obra, lançada nesta terça-feira (6), em Brasília, aborda gestão de riscos, adaptação e resiliência diante de eventos climáticos e desastres. O livro custa

R\$ 150 e está à venda no Espaço Expo. O IAB atua nas áreas de educação, empregabilidade, apoio familiar e acesso a tratamento especializado.

BE Comunicação incorpora ESG à estratégia de posicionamento

Novo direcionamento amplia a atuação da agência em comunicação, reputação e construção de narrativas para empresas de infraestrutura e logística

Da Redação
redação@redebenews.com.br

A BE Comunicação & Marketing apresentará, durante o Fórum Nacional Brasil Export, seu novo posicionamento, que incorpora ESG à estratégia de comunicação, reputação e posicionamento desenvolvida para clientes. A mudança mantém a comunicação setorizada como eixo da agência, com atuação concentrada em mercados B2B ligados

à infraestrutura, logística, portos, energia, petróleo e gás, mineração e comércio exterior. Segundo a sócia-diretora da BE Comunicação & Marketing, Fabiana Margisla, a ampliação surgiu da própria proximidade da agência com esses setores e da percepção de que muitas empresas já desenvolvem iniciativas relacionadas a meio ambiente, segurança, pessoas, comunidades, inovação, governança e gestão de riscos, mas nem sempre conseguem comunicá-las de forma estratégica.

“Nosso principal diferencial sempre foi entender o setor antes de comunicar a marca. Não somos uma agência que chega ao cliente apenas para produzir conteúdo. Precisamos entender o negócio, os públicos, os temas em discussão e as oportunidades de posicionamento”, afirma. A atuação em ESG será voltada à identificação e organização de iniciativas existentes, estruturação de narrativas, produção de conteúdo, posicionamento e construção de reputação. A agência ressalta que não pretende substi-



Atualização da identidade visual da BE Comunicação & Marketing inclui um arco verde, símbolo do novo posicionamento que incorpora ESG à estratégia de atuação da agência

tuir consultorias técnicas, auditorias ou certificadoras. “Não queremos transformar ESG em discurso. Queremos ajudar nossos clientes a comunicar aquilo que efetivamente acon-

tece”, diz Fabiana. O novo posicionamento também será acompanhado por uma atualização sutil da identidade visual, com a inclusão de um arco verde ao logotipo.



Cuidar da saúde do maior porto da América Latina.

Isso é Unimed

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.

Unimed
Santos

unimedsantos.coop.br

Faça parte do melhor plano de saúde da região! Central de Vendas (13) 3281-8200

TRANSPORTES | Portos

Drones ampliam fiscalização da Antaq em portos e hidrovias

Equipamentos permitem monitorar embarcações, instalações e operações em áreas extensas ou de difícil acesso

Saulo Cruz

Da Redação
redação@redebenews.com.br

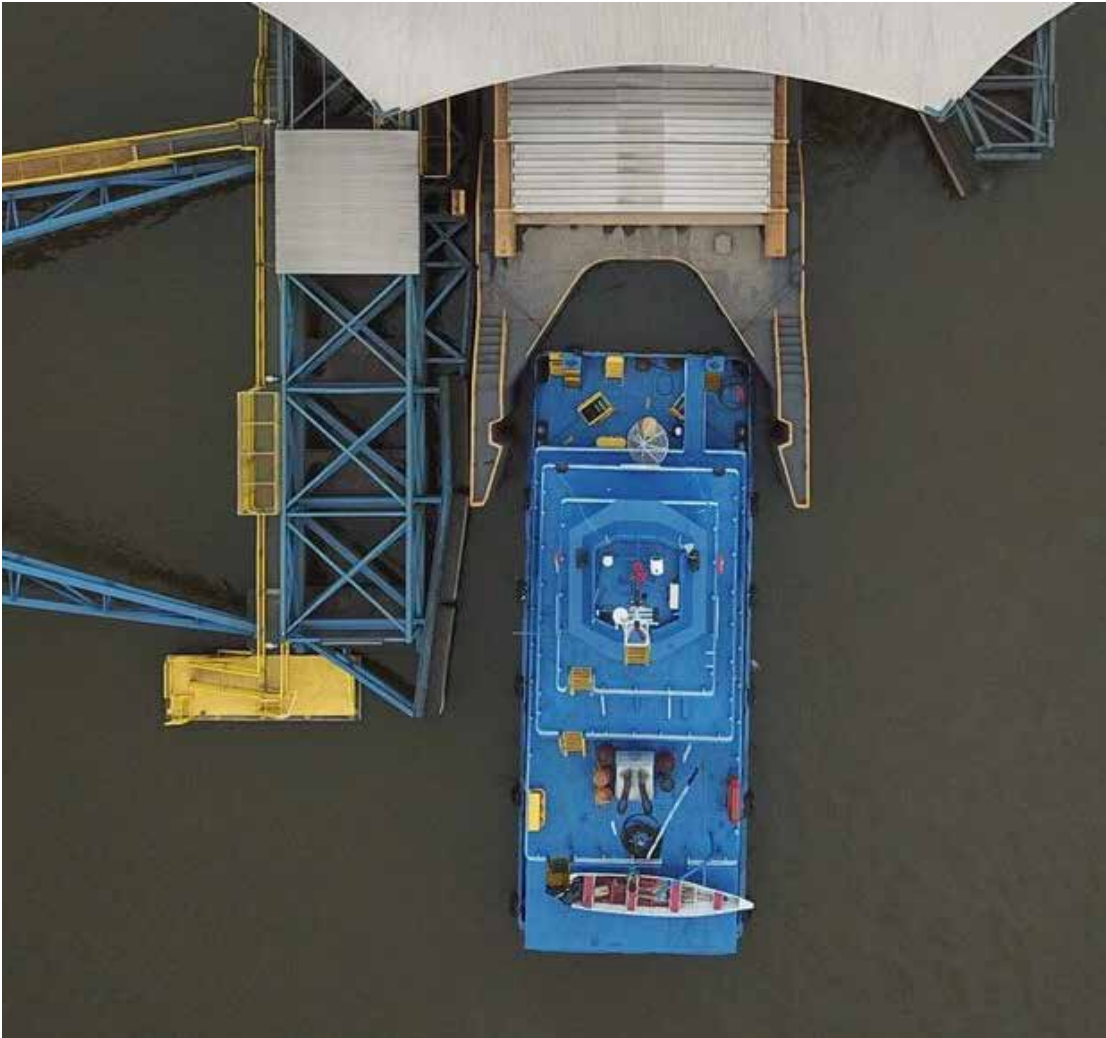
Drones têm ampliado a capacidade de fiscalização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em portos e hidrovias brasileiras. Os equipamentos permitem acompanhar operações, embarcações e instalações em áreas extensas ou de difícil acesso, além de produzir imagens e informações que ajudam a direcionar as ações dos fiscais.

O recurso faz parte de um movimento de modernização tecnológica dos setores portuário e hidroviário. Em setembro de 2026, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) instituiu a Política Nacional de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação Portuária (PD&I-Portos), que estabelece diretrizes para incluir estudos e modernização no planejamento das autoridades portuárias.

A política busca estimular soluções voltadas à eficiência, à sustentabilidade e à competitividade do setor. No caso da fiscalização, o uso dos drones atende à necessidade de acompanhar um universo amplo e diversificado de operações distribuídas por grandes extensões territoriais.

Na navegação interior, as ações incluem serviços de travessia em localidades remotas e o acompanhamento de embarcações. Nos portos, as equipes também fiscalizam instalações, pátios, acessos e operações. Com os drones, é possível ampliar o campo de observação antes mesmo da chegada dos fiscais a determinados pontos, facilitando o planejamento das diligências.

Na Antaq, os drones co-



Drone acompanha operação portuária e amplia o alcance da fiscalização da agência reguladora, permitindo observar áreas extensas, estruturas e atividades de difícil acesso

meçaram a ser testados em 2016 e foram oficializados em 2019, na Unidade Regional de Porto Velho (UREPV), com a capacitação de servidores para operar os equipamentos. As imagens captadas passaram a apoiar as atividades de fiscalização e a produção de informações para orientar as diligências.

A tecnologia permite observar pontos de difícil acesso presencial, como as laterais, ou costados, de embarcações, píeres afastados, equipamentos elevados, correias transportadoras e instalações de apoio à navegação.

Na navegação interior, as imagens dos costados das embarcações podem ajudar os fiscais a verificar visualmente possíveis indícios de excesso de carga. O recurso também auxilia na identificação de situações em que haja suspeita de prestação

O RECURSO
FAZ PARTE
DE UM
MOVIMENTO DE
MODERNIZAÇÃO
TECNOLÓGICA
DOS SETORES
PORTUÁRIO
E HIDROVIÁRIO

de serviços sem autorização.

Com as informações obtidas durante o sobrevoo, os servidores conseguem ter uma visão mais ampla da operação e identificar situações que merecem atenção. A partir disso, a atuação presencial pode ser direcionada aos pontos que exigem uma verificação mais detalhada.

Os drones também são utilizados para acompanhar o fluxo de veículos nas vias de acesso aos portos, a ocupação de pátios e a movimentação nos terminais. Esse monitoramento pode auxiliar na identificação de gargalos operacionais, filas, utilização irregular de áreas e outras situações que afetem o funcionamento das instalações.

As imagens, produzidas em alta definição, podem ser utilizadas na elaboração de relatórios e análises. A tecnologia também permite

realizar medições de áreas, cálculos de volumetria e a produção de modelos tridimensionais, ampliando o nível de detalhamento disponível para os técnicos.

Segundo a Antaq, o uso dos drones contribui para aumentar a segurança e a eficiência das atividades hidroviárias e portuárias, além de apoiar a identificação e a caracterização de possíveis irregularidades.

As imagens, no entanto, são utilizadas como instrumentos de apoio. Eventuais infrações precisam ser analisadas e formalizadas de acordo com os procedimentos de fiscalização da agência.

Fiscalização presencial

A possibilidade de obter informações de diferentes pontos e com maior rapidez ajuda a direcionar os recursos disponíveis para situações que exigem maior atenção. O drone não substitui a presença dos fiscais, mas amplia as informações à disposição das equipes para planejar e executar as ações de campo.

Na prática, o equipamento funciona como uma extensão do olhar dos agentes. O sobrevoo pode indicar previamente onde estão os pontos mais sensíveis de uma operação, reduzindo deslocamentos desnecessários e permitindo que a equipe concentre a inspeção presencial nos locais em que haja maior necessidade de verificação.

O uso da tecnologia atende a uma necessidade de fiscalizar serviços e operações realizadas em grandes áreas e, muitas vezes, em locais de acesso limitado. Ao combinar imagens aéreas, dados técnicos e inspeções presenciais, a agência busca tornar a fiscalização mais direcionada e eficiente.

Antaq apresenta novo sistema para envio de dados portuários

Nova plataforma deve entrar em operação em outubro e foi apresentada durante encontro que reuniu cerca de 130 participantes em Santa Catarina

Divulgação

Da Redação
redação@redebenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) apresentou o novo Sistema de Desempenho Portuário (SDP), plataforma utilizada pelas instalações portuárias para o envio de dados sobre movimentação de cargas. A nova versão tem previsão de entrar em operação em outubro de 2026.

A apresentação ocorreu durante o 33º Encontro do Sistema de Desempenho Portuário, realizado nos dias 24 e 25 de setembro, em Santa Catarina. Organizado pela Gerência de Estatística e Avaliação de Desempenho (GEA), com apoio do Porto Itapoá, o evento reuniu cerca de 130 participantes, representantes de 60 instalações portuárias.

Entre as novidades apresentadas estão a nova disposição e organização das funcionalidades do SDP, além de recursos relacionados à gestão de usuá-



Encontro realizado em Santa Catarina reuniu cerca de 130 participantes de 60 instalações portuárias para discutir o novo SDP, envio de dados e qualidade das informações do setor

rios e ao envio de dados. As informações poderão ser encaminhadas por meio do preenchimento diretamente no sistema ou pelo envio de arquivo XML.

Os dados enviados pelas instalações portuárias sobre a movimentação de cargas servem de insumo para as informações disponibilizadas no Estatístico Aquaviário da Antaq.

A programação também abordou o Módulo

de Acompanhamento de Preços Portuários (Módulo APP). Durante o encontro, foi apresentada uma planilha voltada à aplicação dos conceitos fundamentais do módulo pelos terminais.

Realizado anualmente, o encontro promove a troca de experiências entre as instalações portuárias, especialmente sobre a utilização do Sistema de Desempenho Portuário. A cada edição, uma instala-

ção portuária diferente recebe o evento, permitindo aos participantes conhecer diferentes realidades, experiências e práticas adotadas pelo setor portuário brasileiro.

O encontro também tratou do envio e da qualidade dos dados que subsidiam as informações estatísticas do setor aquaviário.

Com a previsão de entrada em produção em ou-

tubro, o novo SDP deverá restabelecer o fluxo normal de envio de dados por parte das instalações portuárias. Informações e atualizações sobre o cronograma da reimplantação, além das ações necessárias para o envio dos dados, podem ser solicitadas à Gerência de Estatística e Avaliação de Desempenho (GEA) pelo e-mail desempenhoportuario@antaq.gov.br.

Prêmio Antaq 2026 abre inscrições até 6 de novembro

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) abriu as inscrições para o Prêmio Antaq 2026, que terá como tema "Inteligência Artificial no Futuro Sustentável do Transporte Aquaviário". A edição integra as comemorações pelos 25 anos da agência, que serão completados em fevereiro de 2027.

As inscrições seguem

até 6 de novembro para as categorias Artigo Técnico-Científico, Gênero e Diversidade e Iniciativas Inovadoras. A participação é gratuita e deve ser feita pela internet. Já as categorias Desempenho Ambiental – IDA e Conexão Hidroviária terão participação automática.

Ao todo, a premiação contempla cinco catego-

rias. Em Artigo Técnico-Científico, os trabalhos deverão abordar a aplicação da inteligência artificial ao transporte aquaviário, e os três primeiros colocados terão os textos publicados na revista científica Blue Research.

Uma das principais novidades está em Iniciativas Inovadoras, que passa a contar com três modali-

dades: Sustentabilidade, Operações Portuárias e Saúde e Segurança no Trabalho.

Na primeira, serão avaliadas ações ligadas a critérios ESG, aspectos socioambientais e Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. Em Operações Portuárias, entram soluções voltadas à eficiência, automação, gestão de filas,

atracações, segurança da navegação e integração logística. Já a terceira modalidade reconhecerá iniciativas relacionadas à saúde, ao bem-estar e à segurança ocupacional.

A categoria Gênero e Diversidade premiará projetos de inclusão, redução de desigualdades e promoção da representatividade no setor aquaviário.

TRANSPORTES | Portos > Opinião



BAYARD UMBUZEIRO NETO
Vice-presidente e CEO da Transbrasa

opinioao@portalbenews.com.br

► GESTÃO

Porto e cidade: uma integração que precisa ser de mão dupla

Durante décadas, repetiu-se, em Santos (SP) que “o Porto deu as costas para a cidade”. A frase se consolidou no debate público, mas, talvez, já não ajude a compreender o desafio que temos pela frente. A questão mais importante, atualmente, não é saber quem virou as costas para quem, mas como porto e cidade podem planejar juntos um futuro em que o desenvolvimento de um não limite o potencial do outro.

O Porto de Santos é parte indissociável da economia santista. Sua atividade movimenta uma extensa cadeia formada por empresas retroportuárias, transportadores, armazéns logísticos e prestadores de serviços. Essa dinâmica gera empregos, renda e arrecadação que retornam ao próprio município. Mais de 60% do Imposto Sobre Serviços (ISS) arrecadado pelos cofres santistas tem origem nas atividades portuárias e retroportuárias. É uma demonstração objetiva de que a relação entre porto e cidade não é apenas histórica: é econômica e fiscal.

Por isso, a discussão sobre o futuro do território portuário precisa deixar de ser tratada como um conflito entre as duas partes. Também é preciso superar a visão de que são atividades concorrentes, pois ambas integram um mesmo sistema econômico e urbano. Quando uma empresa retroportuária se afasta do cais, por exemplo, o impacto não fica restrito ao setor logístico. A distância maior significa mais deslocamentos, mais pressão sobre a infraestrutura viária, custos maiores e perda de eficiência para toda a cadeia.

É nesse ponto que o planejamento ganha importância estratégica. A expansão imobiliária e a verticalização não podem ser analisadas apenas sob a ótica do aproveitamento imediato do território. Uma cidade portuária precisa considerar também quais espaços serão necessários para sustentar sua principal atividade econômica nas próximas décadas. Proteger áreas estratégicas, corredores logísticos e estruturas de apoio à operação portuária não significa impedir o desenvolvimento urbano. Significa planejá-lo, levando em conta a vocação econômica local.

Essa não é uma discussão exclusiva de Santos. Grandes cidades portuárias compreenderam que competitividade e qualidade urbana

precisam caminhar juntas. Roterdã, Barcelona, Hamburgo e Valência buscaram diferentes modelos de convivência entre o porto e o tecido urbano, preservando áreas necessárias à operação e, ao mesmo tempo, criando espaços de integração com a população. A lição não está em reproduzir esses modelos, mas em entender que os planejamentos portuário e urbano devem dialogar.

Santos possui uma oportunidade importante diante de si. O porto continua investindo, ampliando capacidade e modernizando suas operações. Em 2025, o complexo alcançou o recorde de 186,4 milhões de toneladas movimentadas. Esse crescimento, porém, precisa encontrar um município preparado para receber os efeitos positivos e administrar os desafios que vêm com ele.

Pensar, estrategicamente, a relação porto-cidade significa antecipar esses desafios e não esperar que eles se transformem em conflitos. Significa discutir, agora, onde estarão os armazéns, como funcionarão os corredores logísticos, quais áreas precisam ser preservadas e de que maneira a atividade portuária poderá conviver com a expansão urbana. Quanto mais tarde essas decisões forem tomadas, maior será o custo para todos.

Não se trata de escolher entre um e outro — Santos precisa dos dois. A questão é construir um modelo em que o desenvolvimento urbano não comprometa a competitividade portuária, e a expansão do porto também considere a qualidade de vida da população.

A verdadeira integração porto-cidade, portanto, não pode ser uma via de mão única. Ela exige reciprocidade, planejamento e visão de longo prazo. O porto precisa continuar fazendo sua parte, e o município, reconhecendo que preservar as condições para que essa atividade se desenvolva também é uma forma de preservar empregos, arrecadação, investimentos e oportunidades para as próximas gerações.

Talvez seja esse o momento de abandonar a velha narrativa de que porto e cidade estão de costas um para o outro. O desafio santista é maior: fazer com que os dois olhem na mesma direção.

Bayard Umbuzeiro Neto escreve para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras

A VERDADEIRA INTEGRAÇÃO PORTO-CIDADE, PORTANTO, NÃO PODE SER UMA VIA DE MÃO ÚNICA. ELA EXIGE RECIPROCIDADE, PLANEJAMENTO E VISÃO DE LONGO PRAZO

Cade aprova entrada da American na Azul com salvaguardas

Companhia investirá US\$ 100 milhões e ficará com cerca de 8% da aérea brasileira, sob regras para limitar riscos concorrenciais

Divulgação

Estadão Conteúdo

O Tribunal do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou nesta quarta-feira (7), por unanimidade, a aquisição de aproximadamente 8% do capital da Azul pela American Airlines, condicionada à celebração de acordo entre as companhias para minimizar eventuais danos concorrenciais.

A American fará investimento de US\$ 100 milhões na Azul, como parte do processo de recuperação da empresa brasileira nos Estados Unidos, sob o Chapter 11.

A participação será acompanhada de direitos de governança da American, que terá representação no conselho de administração da Azul. Segundo as requerentes, os direitos não incluem veto, quórum qualificado ou prerrogativa individual para determinar decisões dos órgãos colegiados.

A Abra, holding controladora da Gol e da Avianca, apontou, porém, riscos na presença de dois concorrentes relevantes no transporte aéreo entre Brasil e Estados Unidos — United e American — em fóruns de governança da Azul.

A relatora, conselheira Camila Cabral Pires Alves, afirmou que a entrada da American na estrutura da Azul “acrescenta um canal institucional potencialmente relevante de informação e influência em ambiente no qual a United já se encontra presente”.

Para mitigar essas pre-



Com o acordo, a Azul receberá investimento de US\$ 100 milhões da American Airlines, que passará a ter participação acionária e representação na governança da companhia

ocupações, as companhias propuseram um Acordo em Controle de Concentração (ACC).

Quais são as obrigações assumidas pela Azul

O primeiro eixo do acordo disciplina a atuação dos representantes da American nos órgãos de governança da Azul em matérias relacionadas às rotas entre Brasil e Estados Unidos.

Temas concorrencialmente sensíveis, como precificação, produção, capacidade ou estratégia, deverão ser identificados previamente para impedir o acesso do representante às informações ou determinar sua retirada da deliberação.

As atas deverão registrar as matérias sensíveis e os impedimentos, e a Azul terá de conservar os documentos por cinco anos, com possibilidade de requisição pelo Cade.

O segundo eixo exige notificação prévia de futuras aquisições de parti-

cipação da American ou de empresas de seu grupo em companhias aéreas que operem rotas entre Brasil e Estados Unidos.

O terceiro determina que a Azul comunique ao Cade qualquer mudança societária ou contratual que amplie os direitos políticos ou o poder de influência da American, mesmo sem aquisição adicional de ações ou mudança de controle.

A composição da representação da American nos órgãos de governança e eventuais substituições também deverão ser comunicadas previamente ao Cade.

Acordo “evita medida mais intrusiva”

A relatora ressaltou que o caso difere do aumento da participação minoritária da United Airlines na Azul, aprovado sem restrições em fevereiro.

“Naquele precedente, a aprovação ocorreu sem restrições e se apoia em pre-

missas necessárias e compromissos formalizados nos autos. Aqui, a entrada de um segundo componente relevante na mesma estrutura de governança recomenda maior institucionalização das salvaguardas”, afirmou.

Segundo Cabral, o acordo “atua diretamente sobre os mecanismos capazes de gerar preocupação concorrencial e evita medida mais intrusiva como supressão dos acessos de governança ou impedimento de investimento”.

A concorrente Abra tentou barrar o negócio

A operação foi notificada ao Cade em abril. Em julho, a Superintendência-Geral aprovou o negócio sem restrições, ao concluir que não havia probabilidade suficiente de exercício de poder de mercado ou dano concorrencial.

Habilitada como terceira interessada, a Abra recorreu da decisão. A empresa sustentou que os fóruns de

governança da Azul poderiam permitir intercâmbio de informações sensíveis e discussões estratégicas envolvendo Azul, American e United.

O Instituto de Pesquisas e Estudos da Sociedade e Consumo (IPSConsumo) também pediu restrições ao negócio, alegando que os vínculos entre Azul, American e United poderiam reforçar a concentração em rotas entre Brasil e Estados Unidos.

Dados da Superintendência-Geral do Cade mostram que as três empresas somam entre 50% e 70% da rota São Paulo-Miami e entre 30% e 50% de São Paulo-Orlando. Em Houston-São Paulo, a participação conjunta chega a 70% a 90%.

O IPSConsumo também questionou a participação da United tanto na Azul, de aproximadamente 9%, quanto no Grupo Abra, de cerca de 8,8%.

TRANSPORTES | Aviação

Novo Plano Aeroviário projeta necessidades de aeroportos até 2050

Atualização do PAN considera demanda por passageiros e cargas, crescimento das cidades e infraestrutura existente para orientar futuros investimentos

Da Redação
redação@redebenews.com.br

O Brasil está atualizando seu Plano Aeroviário Nacional (PAN) para projetar as necessidades da aviação civil nas próximas décadas e identificar onde poderá ser necessário ampliar aeroportos, melhorar a infraestrutura existente ou avaliar a construção de novas unidades. O planejamento considera a evolução da demanda por passageiros e cargas, o crescimento das cidades, as características econômicas das regiões e a capacidade da rede aeroportuária.

A atualização ocorre dentro de um novo ciclo de planejamento integrado de transportes e estará alinhada ao Plano Nacional de Logística 2050 (PNL 2050), lançado pelo Governo Federal em agosto deste ano. Enquanto o PNL analisa o sistema de transportes de forma integrada, o PAN concentra a análise na aviação civil.

Elaborado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, o PAN reúne projeções de demanda, estudos sobre a rede aeroportuária, análises socioeconômicas e avaliações de empreendimentos e investimentos. A versão atualmente vigente é o PAN 2022-2052, elaborado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil em parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), por meio do Laboratório de Transportes e Logística (La-bTrans).

A nova edição deverá incluir novas informações às bases de dados para re-

fletir as mudanças ocorridas no setor aéreo e na economia brasileira. A atualização também busca incorporar transformações recentes na distribuição da população, na atividade econômica e nos padrões de deslocamento, fatores que podem alterar a pressão sobre aeroportos já existentes e criar novas demandas em determinadas regiões.

Entre os elementos previstos estão novas matrizes origem-destino de passageiros e cargas, que permitem identificar de onde partem e para onde vão os usuários do transporte aéreo e como esses fluxos se distribuem pelo território. Essas informações ajudam a identificar aeroportos que concentram conexões, re-

giões com demanda reprimida e possíveis gargalos futuros.

O planejamento considera dados sobre movimentação de passageiros e cargas, características dos municípios, economia das regiões, infraestrutura existente e projeções de crescimento da demanda.

Também são realizadas simulações de diferentes cenários para avaliar se a infraestrutura disponível será suficiente diante de uma eventual expansão da procura pelo transporte aéreo. O objetivo é antecipar situações de saturação e permitir que decisões sobre expansão sejam discutidas antes que a capacidade dos terminais se torne um entrave à operação.

A partir dessas análises, pode ser identificada a necessidade de ampliar um aeroporto em operação, melhorar sua infraestrutura ou avaliar a implantação de uma nova unidade. O estudo também permite comparar alternativas e estimar os custos e benefícios de cada investimento para a sociedade.

Nesse processo, o PAN funciona como instrumento de planejamento e priorização, e não como uma lista automática de obras. A indicação de uma necessidade não significa que um aeroporto será construído ou ampliado de imediato, mas sinaliza onde novos estudos e decisões poderão ser necessários ao longo das próximas décadas.

O processo inclui es-

tudos de planejamento de transportes e análises socioeconômicas de custo-benefício. Para elaborar o diagnóstico, o Ministério de Portos e Aeroportos reúne informações de diferentes fontes e recebe contribuições de empresas aéreas, operadores aeroportuários, especialistas, universidades, indústria aeronáutica, órgãos públicos e reguladores.

Etapas

Antes da implantação de um novo aeroporto, são necessárias outras etapas, como estudos de viabilidade, definição da alternativa técnica, licenciamento, elaboração de projetos, escolha do modelo de implantação e operação e definição da fonte de recursos.

Caso os estudos indiquem a necessidade futura de um aeroporto em determinada região, ainda será preciso avaliar o local de implantação, os custos, a demanda que poderá ser atendida, os impactos e a forma de construção e operação.

Também podem ser consideradas soluções intermediárias, como ampliação de pistas, terminais ou pátios, modernização de equipamentos e redistribuição de voos para outros aeroportos da mesma região. A escolha depende da natureza do gargalo identificado e da relação entre custo, capacidade e demanda projetada.

Por isso, não há um prazo único entre a identificação de uma necessidade e a entrega de um novo aeroporto. Cada empreendimento passa por etapas próprias e depende de estudos adicionais, licenciamento, disponibilidade de recursos e definição do modelo de execução.



Atualização do Plano Aeroviário Nacional vai mapear demanda, capacidade e gargalos da rede para orientar futuras ampliações e novos investimentos em aeroportos do país

PETRÓLEO E GÁS

Maior leilão do pré-sal termina com sete blocos arrematados

As maiores vencedoras foram as brasileiras Petrobras e Prio, cada uma com dois blocos. A norueguesa Equinor também levou duas áreas, uma delas com a portuguesa Galp

Tomaz Silva/Agência Brasil

Agência Brasil



O leilão organizado pela ANP permitiu ao governo arrecadar R\$ 530 milhões em bônus de assinatura

O maior leilão de blocos de exploração e produção de petróleo e gás do chamado Polígono do Pré-Sal terminou com sete dos 13 blocos ofertados sendo arrematados. O 4º Ciclo da Oferta Permanente de Partilha de Produção foi realizado na manhã desta quarta-feira (7).

A disputa organizada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), na sede da instituição, no Centro do Rio de Janeiro, permitiu ao governo arrecadar R\$ 530 milhões em bônus de assinatura. Se todos os blocos tivessem sido contratados, o valor somaria R\$ 1,24 bilhão.

Esse foi o leilão do pré-sal com mais blocos arrematados. O anterior (3º Ciclo, em 2025), teve cinco áreas licitadas. Com o resultado, a área exploratória sob regime de partilha aumenta 58%, alcançando 39,2 mil km², o equivalente a cerca de 90% do território do esta-

do do Rio de Janeiro (43,8 mil km²).

Havia 19 companhias habilitadas, mas apenas seis apresentaram propostas, sendo quatro estrangeiras. Não houve disputa, ou seja, em todos os sete blocos arrematados, apenas uma competidora ofereceu lance.

As maiores vencedoras foram as brasileiras Petrobras e Prio (antiga PetroRio), cada uma com dois blocos. A norueguesa Equinor também levou duas áreas, uma delas em consórcio com a portuguesa Galp.

Para explorar os blocos, todos localizados nas bacias

de Santos e Campos, na costa do Sudeste, as petroleiras se comprometeram a fazer investimentos mínimos na ordem de R\$ 778,4 milhões.

Modelo de partilha

Assim como os bônus de assinatura, os investimentos mínimos são previstos no edital da ANP, agência reguladora do setor de óleo e gás no país, vinculada ao Ministério de Minas e Energia (MME).

Além de aval do MME, as áreas exploratórias levadas ao leilão receberam sinal verde também do Ministério do Meio Ambiente e Mu-

dança do Clima (MMA).

No leilão do modelo de partilha, vence a empresa que oferecer à União a maior parcela de óleo excedente à produção que sobra após pagamento dos custos. O acordo funciona como uma forma de repartição do lucro com o Estado brasileiro.

O edital prevê um valor mínimo para cada bloco. A disputa tem caráter sigiloso na apresentação das ofertas, ou seja, as empresas não ficam sabendo previamente qual é o percentual de excedente em óleo que as concorrentes estão oferecendo e em quais áreas farão oferta.

Dessa forma, mesmo não tendo havido disputa nos blocos, todos foram arrematados com ágio, que variou de 8% a quase 495%. O ágio médio foi de 108,38%.

Áreas ofertadas

Estavam em oferta cinco áreas na Bacia de Campos (Magnetita, Turmalina, Hematita, Larimar e Azurita) e oito na Bacia de Santos (Jade, Aragonita, Cruzeiro do Sul, Opala, Granada, Cerussita, Rubi e Rodocrosita).

Confira a relação de vencedores em cada área arrematada: Magnetita: Prio; Hematita: Prio; Azurita: Petrobras; Jade: CNOOC e Sinopec; Cruzeiro do Sul: Petrobras; Rubi: Equinor; Rodocrosita: Equinor e Galp.

As empresas vencedoras precisam, a partir de agora, seguir as demais etapas previstas no cronograma, como apresentação de documentos e pagamento do bônus de assinatura, para, então, serem assinados os contratos, o que está previsto para 26 de fevereiro de 2027.

Não foram arrematados os blocos Turmalina, Larimar, Aragonita, Opala, Granada e Cerussita. Eles ficam na “prateleira” da próxima rodada de licitação.

Blocos sem lances podem ser ofertados

Estadão Conteúdo

Em entrevista coletiva para falar dos resultados do 6º Ciclo de Oferta Permanente de Concessão, o diretor-ge-

ral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Artur Watt, enfatizou que os blocos que não foram não arrematados nesta quarta-feira, 7, podem voltar a ser ofertados. Nesse ciclo, foram oferecidos 308 blocos em 22 setores e arrematados 49.

“Os blocos não arrematados podem voltar em ou-

tras rodadas. A natureza da oferta permanente é essa. Colocar blocos para que as empresas estudem e vejam onde elas enxergam potencial”, disse.

Um dos pontos que marcou o leilão foi a pouca disputa por mesmas áreas. A leitura da ANP é que não ter a disputa não implica, necessariamente, pouca atra-

tividade. “Tivermos ágio, ou seja, empresas que viram potencial e, com o receio que outras viessem a disputar, fizeram ágio. Isso é importante”, disse Watt.

O diretor-geral ainda destacou que os resultados alcançados na 4º Ciclo da Oferta Permanente de Partilha (OPP), realizado na parte da manhã, garantiram

uma ampliação da área exploratória. “A quantidade de blocos exploratórios no regime de partilha da produção será ampliada em 47%, chegando a 22 blocos, e a área exploratória crescerá 58%, alcançando 39,2 mil quilômetros quadrados. Esse é o resultado consolidado dos contratos de partilha”, citou.

POLÍTICA



LEOPOLDO
FIGUEIREDO
E COLABORADORES
leopoldo.figueiredo@redebenewscom.br

Transpetro: novo serviço

A Transpetro, subsidiária de Logística e Transporte da Petrobras, deu um importante passo em sua estratégia de diversificação de portfólio, ao assinar um contrato com a petrolífera para prestar serviços diretos de transporte rodoviário de combustível. Para viabilizar a nova operação multimodal, a companhia investiu R\$ 43 milhões na aquisição de 33 caminhões-tanque de última geração, que serão abastecidos exclusivamente com Diesel R, biocombustível desenvolvido pela Petrobras com parcela renovável derivada de óleos vegetais e gorduras animais. A iniciativa foi revelada pelo presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, em entrevista exclusiva ao BE News, em Brasília, durante sua participação no fórum Brasil Export 2026.

Last mile

A operação marca o ingresso inédito da Transpetro na gestão direta de frota rodoviária para atendimento da “última milha” (last mile). Para a condução operacional e gestão técnica de cargas perigosas, a estatal firmou parceria com a operadora logísticas especializada Budel Transportes. O início efetivo dos serviços está programado para janeiro do próximo ano.

Na Região Sul

A fase inicial do novo serviço rodoviário da Transpetro focará em conexões de curta distância entre refinarias e terminais aquaviários no Paraná e no Rio Grande do Sul, com um volume estimado superior a 50 mil toneladas mensais de combustíveis.

Influencers

O estudo Pulso 2026/2027, elaborado pelas consultorias Deck e Nexus, ambas da FSB Holding, apontou os profissionais mais influentes nos meios digitais, em setores específicos da economia do País. No campo da Logística, entre os destaques, estão o diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini; o CEO da VLI Logística, Fábio Marchiori; o vice-presidente da Cosan, responsável pelas áreas de Estratégia, Institucional e Comunicação, Guilherme Penin; o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Sampaio; o CEO da LATAM Brasil, Jerome Cadier; o CEO da Azul Linhas Aéreas, John Rodgerson; o diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa; e o presidente da RV Conecta e presidente do conselho do Centro-Oeste Export, Rodrigo Vilaça.

Oposição tenta adiar votação do fim da escala 6x1

Sob pressão, Alcolumbre se reúne com Tereza Cristina; governo busca assinaturas para acelerar a votação

Carlos Moura/Agência Senado

Estadão Conteúdo

O presidente do Senado Federal, Davi Alcolumbre (União Brasil-AP), recebeu na noite desta quarta-feira, 7, a senadora Tereza Cristina (PP-MS), designada pela oposição para negociar o adiamento da votação sobre o fim da escala 6x1.

Alcolumbre conduziu Tereza até o gabinete presidencial pouco depois de ter encerrado a segunda sessão de discussão sobre a proposta, no fim da tarde desta quarta-feira, 7. Faltam três sessões de discussão até a votação. A terceira está marcada para esta quinta-feira, 8.

A reunião foi realizada como uma cartada da oposição, especialmente o PL, depois de Alcolumbre já ter avisado que não recebeu nenhum requerimento para acelerar o andamento da proposta de fim da escala 6x1.

“Hoje, eu não tenho nenhum requerimento de ca-



Alcolumbre afirmou que seguiu a votação até agora para não prejudicar senadores que concorriam à reeleição, mas não quer esperar 2º turno

lendário especial. Hoje, eu não tenho nenhum requerimento de quebra de interstício”, afirmou o parlamentar. “Não tenho na Mesa. Eu não posso deliberar. Se aparecer um requerimento na Mesa para quebrar o interstício após a votação em primeiro turno ou para um calendário especial para a gente deliberar sem a discussão das outras quatro sessões, eu como presiden-

te do Senado vou submeter ao voto.”

A assessoria da liderança do governo no Senado informou que ainda estão sendo recolhidas as assinaturas para apresentar o requerimento a Alcolumbre. Na prática, a eventual aprovação desse requerimento pode ajudar o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) a se beneficiar politicamente do fim da escala 6x1 antes da eleição de 25 de outubro contra Flávio Bolsonaro (PL).

Pressão

A votação antes da eleição preocupa a oposição, que admite que a aprovação da matéria neste momento ajuda Lula. Os apoiadores de Flávio, portanto, pressionam Alcolumbre para adiar a análise do projeto de fim da escala 6x1, que permite a redução da jornada e da escala sem a redução de salário. Flávio tem defendido outra proposta, que permite a redução de salário caso a jornada seja reduzida.

Aos jornalistas, Alcolumbre afirmou que seguiu a votação até a eleição legislativa de 4 de outubro, para não prejudicar os senadores que concorriam à reeleição. Agora, segundo o presidente do Senado, “todos estão livres” para votar de acordo com a própria consciência. Ele afirmou ainda que “não pode ter uma versão” de que a PEC não pode ser apreciada antes da eleição de 25 de outubro.

“As eleições do dia 4, que era meu compromisso de não votar, já se passaram”, disse Alcolumbre. “O que eu tiver em mãos, vou deliberar.”

Qualidade, segurança e cuidado

isso é

Unimed Santos

VENDas

JRB&B
Gestão de Benefícios

(13) 4009-8200

www.jrb.com.br

Lula desafia Flávio a votar a favor do fim da 6x1 no Senado

Ciente de que seu adversário nas eleições é contra a PEC, presidente lembrou que a proposta é desejo antigo do trabalhador brasileiro e que saber como ele vai votar

Ricardo Stuckert

Agência Brasil

O candidato à reeleição nas eleições de 2026, Luiz Inácio Lula da Silva, desafiou nesta quarta-feira (7) o senador Flávio Bolsonaro (PL) a apoiar a proposta de redução da jornada de trabalho 6x1, que prevê o direito de duas folgas semanais sem redução salarial.

Em discurso durante plenária do PT com parlamentares, Lula afirmou que pretende acompanhar a posição do adversário sobre o tema.

“Eu quero ver como é que o Flávio Bolsonaro vai votar. Eu desafio ele a votar favoravelmente. E desafio ele a pedir para o PL votar favoravelmente”, disse Lula ao lembrar que seu adversário tem se manifestado contrariamente à proposta.

O candidato do PL tem defendido que o trabalhador deve ter “liberdade” para escolher sua própria carga horária.

“Nossa proposta é dar liberdade para que o trabalhador monte a sua jornada de trabalho conforme a sua possibilidade e ne-



Lula esteve num encontro com parlamentares jovens eleitos num hotel em Brasília, inclusive a Ana Elisa, que falou com o presidente sobre comunicação digital

cessidade. Quem quer trabalhar mais vai trabalhar mais, quem quer trabalhar menos vai ter o direito de priorizar outras coisas na sua vida”, disse Flávio Bolsonaro em entrevista nesta terça-feira (6).

Segundo Lula, esse tipo de negociação não traria vantagens para os trabalhadores. “Eles estão inventando uma história, como se, em um acordo leonino, o trabalhador tivesse alguma vantagem. Então, nada de aceitar barganha. É reduzir a jornada de trabalho para cinco dias de trabalho e

dois de descanso”, afirmou o candidato do PT.

Segurança Pública

Lula definiu a segurança pública como uma das prioridades da campanha durante o segundo turno. O presidente disse que os Estados não “deram conta” de tratar do tema sem a participação da União e ressaltou a importância da aprovação da proposta de emenda à Constituição (PEC) da segurança pública.

“O nosso lema é o seguinte: para o povo traba-

lhador, a proteção. Para o bandido, a prisão. É esse o nosso lema daqui para frente”, afirmou Lula.

A PEC da Segurança Pública foi aprovada na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado, mas ainda aguarda a análise de destaques no colegiado. Somente após isso a proposta pode ir para o plenário, que dará o parecer final pela aprovação e rejeição.

Essa PEC faz parte do pacote final de iniciativas no Congresso do governo Lula para reverter o revés que teve no primeiro tur-

no, quando acabou atrás de Flávio Bolsonaro (PL). A outra iniciativa é a PEC que acaba com a escala 6x1, que deve ser votada no plenário na próxima semana.

Lula esteve num encontro com parlamentares jovens eleitos num hotel em Brasília na tarde desta quarta-feira, 7.

Os parlamentares fizeram questão de reforçar o pedido que o presidente seja mais ativo nas redes sociais e que a campanha fale mais sobre o futuro, especialmente comparando iniciativas da política econômica do presidente com as que Flávio Bolsonaro pretende apresentar.

“A sociedade precisa lembrar quem é Flávio Bolsonaro. É o momento de lembrarmos o que seria Flávio Bolsonaro assumindo a Presidência da República. É trazer a imagem de quem é Flávio Bolsonaro, é uma pessoa trazida com milícia, está envolvida com ‘rachadinha’. O ódio que a sociedade tem com o lulismo não está deixando mostrar o que significa ter Flávio como presidente”, afirmou Ana Elisa, deputada mais bem votada pelo PT em 2026, com pouco mais de 500 mil votos. Ela esteve ao lado de Lula nessa reunião.

Presidente lamenta campanha “aquém”

Processo pede acesso a eventuais registros de entrada e saída de Viviane e Vorcaro no Senado

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) admitiu para aliados que a sua campanha à reeleição não está bem ordenada. O presidente disse em reunião com parlamentares aliados que foram eleitos que comunicou ao presidente do PT, Edinho Silva, que esta é a menos organizada que ele participou desde a

primeira, em 1989.

“Acho que nós fizemos uma campanha aquém da minha possibilidade, poderíamos ter feito mais. Disse para o Edinho que essa foi a campanha menos organizada que participei desde 1989”, declarou Lula em um tom humorado, apesar da cobrança feita em público aos organizadores.

Minutos depois da crítica pública de Lula aos organizadores da campanha, a transmissão que estava sendo feita no canal do YouTube do PT foi derrubada pelos moderadores. O vídeo foi restabelecido após 13 minutos.

O presidente disse também que “estrANHou” o fato de não ter sido eleito

em primeiro turno ou terminado o primeiro turno à frente do senador Flávio Bolsonaro (PL). “Nesta eleição, eu não conseguia enxergar como não ganharíamos pelas entregas que fizemos. (...) Isso não foi suficiente para que uma parcela da sociedade entendesse o que fizemos”, disse Lula.

O presidente também cobrou uma unidade da esquerda. “Haverá um dia em que a esquerda vai estar em um partido só. É uma questão de maturidade e de tempo. Muitas vezes, a gente não tem divergência programática, tem sustentabilidade de cargo de quem está e não quer sair”, disse Lula.

POLÍTICA

Republicanos anuncia apoio a Flávio Bolsonaro no 2º turno

O presidente do partido, Marcos Pereira, afirmou que não está dando um “cheque em branco” para Flávio. Ele exige compromisso de governo também com o eleitorado de Lula

Reprodução / TV Globo

Estadão Conteúdo

O Republicanos decidiu nesta quarta-feira, 7, apoiar a candidatura de Flávio Bolsonaro (PL) à Presidência no segundo turno. O anúncio foi feito pelo presidente do partido, deputado federal Marcos Pereira, ao lado do senador, na sede da legenda, em Brasília.

“Venho anunciar que o Republicanos apoiará Flávio Bolsonaro para presidente. 1º turno passou, povo falou e agora Brasil tem escolha clara. Mas eu afirmo que mantenho respeito às particularidades locais na Paraíba e em Pernambuco. Cada um sabe o que é melhor para sua região, muito mais do que os gabinetes em Brasília”, declarou Pereira.

Marcos Pereira, porém, afirmou que o apoio da legenda ao candidato do Partido Liberal (PL) na disputa presidencial de 2026, Flávio Bolsonaro, não é um “cheque

em branco”, mas que virá acompanhado de exigência de responsabilidade e do compromisso de governo também para o eleitorado do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

“O apoio do Republicanos não é um cheque em branco. O voto dá poder, mas também responsabilidade. Se o povo lhe eleger, você vai ter que governar também para quem votou em outro candidato e de quem pensa diferente, independente do credo e da coloração partidária”, afirmou o líder do Republicanos.

O deputado afirmou ainda que o PL terá suporte para aprovar as reformas que a campanha promete, mas que, “quando necessário”, o partido irá divergir de um eventual governo de Flávio.

“Conte com o Republicanos nas reformas, na responsabilidade fiscal. Mas conta também com a nossa franqueza, porque apoiar não é se calar. Onde o interesse do Brasil pedir, vamos divergir olhando nos seus olhos”, disse.

O presidente do Republicanos disse ainda que Flávio terá o compro-



Marcos Pereira (à dir. de Flávio) disse que “o voto dá poder, mas também responsabilidade”, ao cobrar que o candidato olhe para todos os eleitores se vencer a eleição

misso de unir o Brasil. “O segundo turno não pode aprofundar as feridas do primeiro turno. Você terá que reconstruir pontes porque o Brasil está cansado de guerra.”

Tarcísio e Cleitinho

O governador reeleito de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), e o governador eleito de Minas Gerais, senador Cleitinho Azevedo (Republicanos), participaram do evento, assim como

os demais chefes de Executivo estaduais e parlamentares do partido.

Com a decisão, o Republicanos reverte a neutralidade adotada no primeiro turno e se soma a União Brasil, PP e Novo, que já anunciaram apoio a Flávio. O posicionamento dos principais partidos do Centrão também é um revés para o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), que ainda não garantiu outras alianças além das firmadas com as legendas de esquerda.

Lula terminou o primeiro turno com pouco mais de 2,2 milhões de votos atrás de Flávio, uma diferença de 1,87 ponto porcentual.

Tarcísio de Freitas (Republicanos), afirmou nesta quarta-feira, 7, que a equipe de campanha do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) está “preocupada” com o desempenho do senador e candidato ao Palácio do Planalto pelo Partido Liberal (PL), Flávio Bolsonaro, na disputa eleitoral.

Candidato explica ‘mudança na Constituição’

Estadão Conteúdo

O candidato à Presidência pelo PL, Flávio Bolsonaro, afirmou nesta quarta-feira, 7, que respeitará a Constituição, mas defendeu alterações no texto constitucional. A declaração veio após uma fala em que disse que

a direita tem maioria para uma mudança constitucional, o que foi interpretado como uma defesa de uma nova Constituição.

Segundo Flávio, várias propostas que pretende realizar, caso eleito, precisariam passar por Propostas de Emenda à Constituição (PEC). “Temos que respeitar a política. Há várias PECs possíveis. Tem que haver uma reforma do Judiciário, sou a favor da

redução da maioridade penal há bastante tempo, tem que ser feito por PEC, tem pontos aqui da Reforma Tributária que têm que ser alterados por PEC, o fim da reeleição”, listou a jornalistas, após encontro com integrantes do PP e do União Brasil.

Na terça-feira, 6, durante evento em Goiânia (GO), Flávio disse: “O Brasil me deu um Congresso mais à direita do que é hoje, com

maioria no Senado, para fazer presidente do Senado. Com maioria na Câmara, para fazer presidente da Câmara. Para mudarmos a Constituição, para redemocratizar esse País, para as instituições voltarem a respeitar a Constituição”.

Perguntado por jornalistas o que quis dizer com “redemocratizar o País”, Flávio questionou: “Vocês acham que o Brasil está numa de-

mocracia plena hoje?”
Mencionou, porém, o fim da reeleição e falou que “qualquer coisa longe disso” é mera “especulação”. “Já vi gente começar a dizer: o Flávio, com esse Congresso, com ampla maioria, vai fazer o que o pai dele não fez. Vamos parar de mentir, vamos aterrisar no mundo real, parar de fazer torcida. Ameaça que tem à democracia é com o Lula”.

Revisão criminal de Bolsonaro será levada ao plenário do STF

Ministro Kassio Nunes Marques, responsável pelo pedido da defesa, descartou uma decisão monocrática e disse que a discussão só será realizada após o 2º turno das eleições

Fabio Rodrigues-Pozzebom / Agência Brasil



A defesa de Jair Bolsonaro quer anular a condenação do ex-presidente, que cumpre pena de 27 anos e 3 meses de prisão, atualmente, em regime domiciliar

Estadão Conteúdo

O ministro Kassio Nunes Marques, do Supremo Tribunal Federal (STF), disse que só vai analisar a revisão criminal do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) após o segundo turno das eleições. Além disso, ele não pretende tomar uma decisão monocrática e deve levar o caso ao plenário. A informação foi divulgada nesta quarta-feira, 7, pela assessoria do ministro.

“O ministro Kassio Nunes Marques tem afirmado que não vai analisar o caso [revisão criminal do ex-presidente Bolsonaro] antes da eleição por considerar que isso pode interferir no processo eleitoral. Isso deve ser avaliado somente após o segundo turno, que não significa imediatamente depois, é preciso aguardar o processo estar concluso”,

diz a nota.

A nota ainda ressalta que Nunes Marques aguarda parecer da Procuradoria-Geral da República (PGR) no caso. “Quando estiver pronto para julgamento, o ministro pretende levar ao plenário, que é o órgão competente. E a data desse julgamento, se for a plenário presencial, depende do presidente do Supremo Tribunal Federal”.

Nunes Marques é relator de dois pedidos de revisão criminal movidos pela defesa de Bolsonaro. O objetivo é anular a condenação do

ex-presidente na Primeira Turma do Supremo por tentativa de golpe de Estado. Bolsonaro foi condenado a 27 anos e 3 meses de prisão e, atualmente, cumpre a pena em prisão domiciliar por motivos de saúde.

Crimes na pandemia

O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), ministro Edson Fachin, determinou que a Procuradoria-Geral da República (PGR) informe, no prazo de cinco dias, se mantém o pedido de arquivamento de um

inquérito que investiga supostos crimes atribuídos ao ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) durante a pandemia de covid-19.

A determinação foi assinada nesta terça-feira, 6. O procedimento teve origem em um requerimento apresentado pela comissão do Senado e buscava apurar a divulgação, nas redes sociais, de informações consideradas inverídicas. Entre as condutas investigadas estavam, em tese, os crimes de epidemia, infração de medida sanitária preventiva e incitação ao crime, previs-

tos no Código Penal.

A Polícia Federal encerrou as apurações em 23 de dezembro de 2022. Na ocasião, o ex-ajudante de ordens Mauro Cid foi indiciado. Dois meses depois, em fevereiro de 2023, a PGR pediu o arquivamento do inquérito por entender que não havia “indícios mínimos” da ocorrência de crime nos fatos analisados.

Movimentação

O processo voltou a ter movimentação após a PF comunicar, em abril de 2025, que havia recebido uma resposta a um pedido de cooperação jurídica internacional encaminhado ao Departamento de Justiça dos Estados Unidos.

Diante desse novo elemento, a decisão de Fachin determina a inclusão da manifestação da PF sobre a cooperação internacional, tempo de tramitação do inquérito e o encerramento das investigações em 2022. Fachin determina que a PGR esclareça se mantém o entendimento apresentado anteriormente e ratifica o pedido de arquivamento do inquérito.

TSE julga pedido de Anthony Garotinho

Decisão sobre a desistência do candidato nas eleições do Rio pode alterar o resultado do 1º turno

Estadão Conteúdo

O Tribunal Superior Eleitoral (TSE) marcou para esta quinta-feira, 8, às 10h, o julgamento do pedido apresentado por Anthony Garotinho (Republicanos) para desistir do recurso contra o indeferimento de sua can-

didatura ao governo do Rio de Janeiro. A decisão pode alterar o resultado da disputa estadual e até encerrar a eleição ainda no primeiro turno.

Atualmente, Douglas Ruas (PL) e Eduardo Paes (PSD) estão classificados para o segundo turno, previsto para 25 de outubro. Ruas liderou a votação com 4.271.199 votos, o equivalente a 49,27% dos votos válidos,

enquanto Paes recebeu 3.706.984 votos, ou 42,76%. Garotinho obteve 274.411 votos, correspondentes a 3,17%, mas sua candidatura segue sub judice.

Os ministros do TSE vão analisar se aceitam a desistência do recurso apresentada pelo ex-governador. Caso o pedido seja homologado, os votos atribuídos a Garotinho serão definitivamente anula-

dos e excluídos da base de cálculo dos votos válidos. Com isso, Douglas Ruas passaria a ter mais da metade dos votos válidos e seria declarado eleito no primeiro turno.

A definição, no entanto, pode não ocorrer já na sessão desta quinta-feira. Uma vez que após a apresentação do voto do relator, qualquer ministro poderá pedir vista do processo para examinar o

caso com mais profundidade, o que suspenderia o julgamento e adiaria a decisão final.

Garotinho formalizou a desistência do recurso no dia 5 de setembro, um dia após o primeiro turno. No pedido encaminhado à Corte, afirmou abrir mão do processo de forma “livre, expressa, consciente e irrevogável” e solicitou que o TSE reconhecesse a decisão.

INTERNACIONAL

Papa pede a Nossa Senhora Aparecida proteção a brasileiros

Em seu discurso na Praça de São Pedro, no Vaticano, Leão XIV reverenciou a padroeira do Brasil sem citar a polêmica envolvendo a santa antes do 1º turno das eleições no país

Estadão Conteúdo

O papa Leão XIV mencionou Nossa Senhora Aparecida durante a Audiência Geral no Vaticano nesta quarta-feira, 7, e pediu que a “padroeira do Brasil” proteja os brasileiros.

Nossa Senhora Aparecida esteve no centro de uma polêmica no primeiro turno das eleições brasileiras, após uma série de publicações falsas apontarem que, se eleito, Flávio Bolsonaro retiraria o título da santa de padroeira do Brasil.

Em seu discurso na Praça de São Pedro, Leão não mencionou a polêmica. O papa lembrou que na próxima segunda-feira, 12, é celebrado o Dia de Nossa Senhora Aparecida.

“Uma saudação cordial aos peregrinos de língua portuguesa, em

especial aos grupos vindos do Brasil e de Portugal”, disse Leão. “Queridos irmãos e irmãs, na próxima segunda-feira, 12 de outubro, celebra-se Nossa Senhora Aparecida, Padroeira do Brasil. Confio todos vós e as vossas famílias à sua intercessão maternal. Que Nossa Senhora vos proteja sempre! Deus vos abençoe”, acrescentou.

O debate político em torno da padroeira do Brasil chegou ao Supremo Tribunal Federal (STF) e ao Tribunal Superior

Eleitoral (TSE) e gerou decisões divergentes relacionadas a publicações sobre o assunto.

Em 25 de setembro, o ministro André Mendonça determinou a retirada de publicações que relacionavam Flávio à intenção de retirar de Nossa Senhora Aparecida o título de padroeira do Brasil. A medida foi tomada por Mendonça na condição de membro do TSE.

Dois dias depois, o ministro Flávio Dino, do STF, suspendeu a decisão de Mendonça. Com

isso, determinou o restabelecimento das publicações. No dia seguinte, o ministro Luis Fux, do STF, suspendeu a decisão de Dino e restabeleceu a determinação de Mendonça para a retirada das publicações.

Em 30 de setembro, o TSE decidiu manter fora do ar publicações que vinculassem diretamente Flávio à notícia falsa.

Acusação

Em meio às decisões, Flávio acusou a Conferência

Nacional dos Bispos do Brasil (CNBB) de ajudar o PT a espalhar a história.

“A maior fake news da campanha foi essa sobre Nossa Senhora Aparecida. Algo que nunca, não existia esse movimento para tirar ela de ser padroeira do Brasil. Jamais existiu, não tem projeto, não tem nada. E o PT, eu sei hoje, já estava há alguns dias tentando levantar essa fake news. Conseguiu com a ajuda de gente dentro da CNBB. Infelizmente, essa é a realidade”, afirmou.

A CNBB, por sua vez, negou ter participação na difusão de informações falsas, afirmou que atribuir à entidade “participação em estruturas de produção ou disseminação de desinformação, sem fatos e provas que sustentem tal afirmação, atinge injustamente a instituição e não contribui para a serenidade e a responsabilidade que devem caracterizar o processo eleitoral” e que “mentira não se combate com outra mentira”.



O papa lembrou que na próxima segunda-feira, 12 de outubro, celebra-se o dia de Nossa Senhora Aparecida, Padroeira do Brasil

Sobrevivente de execução está confusa

Condenada à morte, Christa Pike segue internada após receber duas injeções letais nos EUA

Estadão Conteúdo

Christa Pike, que recuperou a consciência na terça-feira, quase seis dias após a tentativa fracassada do Tennessee de executá-la, está ciente do que aconteceu e “irritada e confusa”, afirmou um de seus advogados nesta quarta-feira, 7. De acordo

com o representante dela, Randy Spivey, os aparelhos de suporte de vida estavam prestes a ser desligados quando ela acordou.

Pike, de 50 anos, sobreviveu apesar de ter recebido duas doses letais de pentobarbital em 30 de setembro. Ela foi condenada à morte pelo assassinato, em 1995, da colega de classe Colleen Slemmer, que foi espancada e esfaqueada até a morte.

“Ela está bem ciente do que fizeram com ela até cer-

to ponto”, disse o advogado Randy Spivey após uma audiência em Nashville, na qual um juiz determinou que o estado preservasse as provas da tentativa de execução.

“Na noite de segunda-feira, 5, entendíamos que Christa estava em morte cerebral e que o suporte de vida seria desligado no dia seguinte”, disse Spivey. “Mas na terça-feira, para o choque de todos... Christa acordou e começou a falar.”

Spivey, que não estava com Pike quando ela acordou, disse que lhe contaram que as primeiras palavras dela foram: “Onde estou?” e “Quem é você?”

O Centro de Informações sobre a Pena de Morte afirma que Pike é a única pessoa a sobreviver após receber drogas letais por injeção durante uma execução.

Seus advogados afirmaram que ela ainda não consegue mover os braços nem

engolir, que seu prognóstico permanece incerto e que ela tem um longo caminho pela frente até a recuperação. Seus braços sofreram queimaduras e formaram bolhas devido à tentativa de execução, e ela está algemada à cama do hospital, disseram eles.

A execução fracassada reacendeu o escrutínio sobre como os estados aplicam a pena de morte, em particular o uso da injeção letal.