



ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE
TERMINAIS DE LÍQUIDOS



Clipping Diário

TERÇA-FEIRA 19.05.26

BR do Mar: nova rota marítima ligará Nordeste ao Sul do Brasil para transporte mais barato

PLATAFORMA: NSC | CADERNO: ONLINE | 19.05.26

Uma nova rota marítima pode ligar a região Sul às regiões Nordeste e Norte do Brasil, por meio do Porto de Luís Correia, no Piauí, até o Porto de Itajaí, em Santa Catarina. Isso porque foi assinado, na última semana, um Memorando de Entendimento para entender a viabilidade de implantar conexões regulares de cabotagem e transporte de mercadores pela costa brasileira.

A assinatura acontece de forma sintonizada com o programa federal BR do Mar, que quer incentivar a navegação entre portos do mesmo país. Dessa forma, seria aumentada a oferta de embarcações, com redução de custos logísticos e ampliação a competitividade do transporte marítimo.

O que prevê o acordo assinado

O acordo foi assinado entre a Companhia Porto Piauí e a SC Portos Operações Portuárias para analisar, de forma estruturada, os parâmetros operacionais e econômicos necessários para a implantação de conexões entre os terminais. A análise deve incluir modelos de operação, estrutura de custos e potenciais fluxos de carga para o estado do Piauí.

Quais rotas estão em estudo

Os levantamentos feitos pelos portos tanto do Piauí quanto de Santa Catarina mostram que as rotas, que ainda estão sendo estudados, conectariam a região Sul às regiões Nordeste e Norte do país. Na rota, também estaria o Porto de São Paulo.

A Companhia Porto Piauí aponta que a iniciativa quer estabelecer canais de comunicação e compartilhamento de informações, além de designar representantes para coordenar pesquisas que possuem o objetivo de aprimorar as operações do porto.

Santos Export discutirá impactos do Tecon Santos 10

PLATAFORMA: A TRIBUNA DE SANTOS | CADERNO: ONLINE | 19.05.26

A ampliação da capacidade operacional do Porto de Santos e os impactos do projeto Tecon Santos 10 estarão entre os temas centrais da próxima edição do Santos Export, fórum promovido pelo Grupo Brasil Export nos dias 28 e 29 deste mês, no Casa Grande Hotel Resort & Spa, em Guarujá. O evento reunirá autoridades, executivos, representantes do setor portuário e especialistas em infraestrutura, logística e transporte para discutir os principais desafios e projetos ligados ao maior complexo portuário da América Latina.

O painel “O futuro do maior complexo portuário da América Latina | Tecon 10 e expansão das operações portuárias” abrirá a programação do evento, às 9h do dia 28 de maio. O debate deve abordar os impactos da expansão da infraestrutura portuária de Santos diante do crescimento da movimentação de cargas, além dos desafios relacionados à capacidade operacional, acessos logísticos, competitividade e atração de investimentos para o complexo santista.

A discussão ocorre em meio ao avanço das tratativas envolvendo o Tecon Santos 10, projeto voltado à ampliação da capacidade de movimentação de contêineres no Porto de Santos. A iniciativa é considerada estratégica para atender à demanda crescente do comércio exterior brasileiro e ampliar a eficiência operacional do complexo portuário.

Ao longo dos dois dias, o Santos Export terá painéis voltados a temas como infraestrutura aeroportuária, acesso ao porto, demandas do setor produtivo, inclusão no setor de infraestrutura e desenvolvimento de negócios ligados ao Porto de Santos.

A programação do dia 28 prevê ainda o painel “O papel do Aeroporto de Guarujá na mobilidade da Baixada Santista e sua conexão com a expansão do Porto de Santos”, além de debates sobre diversidade e inclusão no setor de infraestrutura e o protagonismo do Porto de Santos no desenvolvimento econômico nacional.

Também integra a agenda uma edição do InfraJur, encontro voltado ao direito da infraestrutura de transportes, energia e mineração, que contará com a participação do ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Breno Medeiros.

No segundo dia do evento, a programação inclui o painel “Estudo Santos 10+ e a ampliação da capacidade de acesso ao complexo santista”, voltado à discussão de alternativas para melhorar a logística de acesso ao porto e acompanhar o crescimento das operações na região.

O encerramento da programação será com o painel “Demandas do setor produtivo para aprimorar as operações de carga no estado de São Paulo”, reunindo representantes ligados à cadeia logística e produtiva paulista.

Dragagem de manutenção do Canal de Paranaguá vai até final de junho

[PLATAFORMA: PORTOS E NAVIOS | CADERNO: ONLINE | 19.05.26](#)

A Portos do Paraná espera que a dragagem de manutenção de 2026 do canal de Paranaguá seja concluída até o final de junho. A campanha foi iniciada no fim de abril, e está sendo realizada pela draga Vox Amália, da empresa holandesa Van Oord. O objetivo é garantir a navegabilidade e a segurança operacional no acesso aquaviário ao porto.

A coordenadora de engenharia marítima da Portos do Paraná, Julia Teresa Bruch, disse que a autoridade portuária precisa manter o calado operacional do Porto de Paranaguá com 13,3 metros, a fim de garantir uma profundidade segura para a navegação. A manutenção garante as condições adequadas para a navegação do canal, já que ocorre um acúmulo de sedimentos ao longo do tempo no fundo do canal, reduzindo a profundidade disponível para a passagem das embarcações.

Em 2025, 2.892 navios acessaram os portos paranaenses por meio do canal de acesso, que possui mais de 40 quilômetros de extensão. Segundo a Portos do Paraná, a eficiência operacional do canal permitiu que a empresa pública atingisse a movimentação histórica de mais de 73,5 milhões de toneladas de cargas.

A draga opera 24 horas por dia, e todos os ciclos são realizados em conformidade com as normas ambientais. Durante a operação, são removidos os sedimentos acumulados no trecho que se estende desde a entrada do Canal de Paranaguá até a bacia de evolução de Antonina. A Vox Amália é uma draga de bandeira holandesa do tipo Hopper, com capacidade para dragar até 18 mil metros cúbicos. A campanha é executada pelo Consórcio Itiberê Dragagem, mantido pela Portos do Paraná, e segue as exigências previstas na janela ambiental.

Lei que reduz benefícios fiscais pode afetar incentivos do Reporto

[PLATAFORMA: A TRIBUNA](#) | [CADERNO: ONLINE](#) | 19.05.26

A Lei Complementar 224/2025, em vigor desde o final do ano passado e que determina corte linear de 10% em benefícios e incentivos fiscais federais, pode gerar insegurança jurídica e até desacelerar investimentos em infraestrutura nos terminais portuários no País. A preocupação é de representantes de entidades e operadores portuários.

O texto impõe redução mínima de 10% nos benefícios federais entre 2026 e 2027, sendo 5% em cada ano, eliminando isenção ou alíquota zero. Também pode afetar o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), voltado aos setores portuário e ferroviário e que permite a suspensão de tributos federais (Imposto de Importação, IPI, PIS e Cofins) na importação ou aquisição no mercado interno de máquinas, equipamentos e peças de reposição até 2028.

Pelo novo texto, operadores portuários e empresas ligadas à logística passam a pagar parte dos tributos em operações hoje contempladas pelo benefício integral. Isso aumentará custos de investimentos em modernização, automação e renovação de equipamentos.

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, afirmou que a medida pode comprometer investimentos do setor.

“Propostas como essa prejudicam a imagem do País por representarem falta de segurança jurídica institucional. Como se pode pensar em alterar programas de investimentos no próprio ano em curso e achar que isso será normal? Provavelmente, as arrendatárias precisarão buscar reequilíbrio de seus contratos junto ao Governo Federal. Porém, os TUPs (terminais de uso privado) não têm essa possibilidade”, comentou.

DOIS PROJETOS

O Projeto de Lei Complementar 128/2025, do deputado federal Mauro Benevides Filho (União-CE), deu origem à Lei Complementar 224/2025. Ele foi apresentado em junho de 2025, depois analisado, aprovado e sancionado em 26 de dezembro, sendo regulamentado três dias depois pelo Decreto 12.808/2025. Já o Projeto de Lei Complementar 221/2025, de mesmo teor, foi apresentado pela Comissão de Finanças e Tributação da Câmara dos Deputados em 20 de outubro e não avançou porque optou-se pela primeira proposta.

“Estamos falando de milhões de reais em equipamentos que sustentam a infraestrutura básica do setor portuário e ferroviário, como guindastes, sistemas operacionais e máquinas de movimentação de cargas”, alertou Aquino.

A ABTP já está tomando providências. “Estamos dialogando com a Receita Federal para que ela entenda que o Reporto não está contemplado nessa redução”. Silva ressaltou que, caso não haja entendimento, a ABTP recorrerá ao Congresso Nacional. “Teremos que trabalhar um projeto de lei para excluir o Reporto dessa redução”.

Na avaliação do diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo da Silva, o principal impacto é na insegurança jurídica.

“O efeito disso é desastroso. O investidor já estruturou o projeto contando com o Reporto. Da noite para o dia, muda-se a regra prevista. Há compromissos assumidos, propostas de aquisição fechadas e investimentos planejados com base nesse benefício”.

Assim como Aquino, Silva frisa que uma mudança repentina gera aumento de custos e pode provocar pedidos de reequilíbrio contratual. “Estamos falando de milhões de reais em equipamentos que sustentam a infraestrutura básica do setor portuário e ferroviário, como guindastes, sistemas operacionais e máquinas de movimentação de cargas”, alertou.

IMPACTOS

O presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, afirmou que poderá haver impactos diretos sobre os TUPs.

“Na prática, a medida aumentará o custo de aquisição de equipamentos portuários, muitos deles importados, tornando mais caros os projetos de implantação, ampliação e modernização dos terminais. Isso reduz a atratividade dos investimentos e afeta a previsibilidade tributária necessária para projetos de longo prazo”.

Barbosa pontuou que diversos terminais já estruturaram projetos de autorização, ampliação e renovação de equipamentos considerando a manutenção integral do Reporto. A mudança das regras durante a execução desses investimentos pode elevar custos e comprometer a viabilidade econômica dos empreendimentos. Segundo dados do Governo Federal, os projetos incentivados entre 2023 e 2025 somaram aproximadamente R\$ 28 bilhões, cerca do dobro do registrado entre 2019 e 2023.

“Assim, a redução poderá afetar diretamente a expansão e a modernização da infraestrutura portuária brasileira, em um setor que depende de investimentos elevados e planejamento de longo prazo”, afirmou Barbosa.

Irã avalia abrir Hormuz sem dar passagem para os EUA, diz porta-voz

[PLATAFORMA: FOLHA](#) | [CADERNO: ONLINE](#) | 19.05.26

O Irã está desenhando um protocolo para permitir a passagem de embarcações pelo estreito de Hormuz, mas navios dos Estados Unidos, de Israel e de países que apoiaram a guerra não poderão trafegar pela via marítima. A informação é de Esmail Baqaei, porta-voz do Ministério das Relações Exteriores do Irã.

Teerã vem bloqueando a passagem pelo estreito, por onde passavam 20% do petróleo e do gás liquefeito mundiais, desde o início dos ataques dos EUA e Israel, em 28 de fevereiro. Baqaei recebeu a reportagem da Folha na sede do ministério, na capital iraniana. Ele confirmou que o Irã continua participando das negociações de paz mediadas pelo Paquistão e enviou uma resposta às demandas americanas.

A entrevista ocorreu num momento em que autoridades ligadas ao governo iraniano estavam em estado de alerta, na expectativa de retomada dos ataques de EUA e Israel. Pouco depois, o presidente americano, Donald Trump, disse que adiará uma ofensiva contra o Irã prevista para esta terça (19), a pedido de líderes de países do Golfo.

Ele acrescentou, porém, que Washington está pronto para um “ataque em grande escala, a qualquer momento, caso um acordo aceitável não seja alcançado”.

Qual será o status do estreito de Hormuz no futuro?

Devemos lembrar que o estreito de Hormuz estava aberto antes de 28 de fevereiro, quando os EUA e Israel lançaram seu ato de agressão contra o Irã. Então, toda a comunidade internacional deve ter em mente que são os EUA que devem ser responsabilizados por esta situação no Golfo Pérsico e no estreito de Hormuz.

Como Estado costeiro ao lado de Omã, nós garantimos que a passagem segura de navios e embarcações pelo estreito de Hormuz seja feita sem prejudicar a soberania e a segurança nacional.

Estamos trabalhando em um protocolo, um mecanismo para garantir que a passagem segura seja garantida e, ao mesmo tempo, as preocupações relacionadas à segurança do Irã sejam devidamente consideradas [após a entrevista, autoridades iranianas anunciaram um órgão regulador chamado Autoridade do Estreito do Golfo Pérsico, criado para gerenciar o trânsito em Hormuz].

Vocês aplicariam as mesmas regras de passagem para países que apoiaram a guerra contra o Irã e países que não apoiaram?

Os Estados costeiros têm permissão para tomar medidas a fim de impedir a passagem de embarcações dos agressores. Os EUA, Israel e seus apoiadores, aqueles Estados que foram cúmplices no crime de agressão, não podem ter permissão para passar pelo estreito de Hormuz por violar a soberania, o interesse nacional e a segurança da República Islâmica do Irã.

Estamos em contato próximo com muitos países para garantir que suas embarcações possam passar pelo estreito de Hormuz sem serem prejudicadas.

O senhor mencionou hoje que as negociações com os EUA, por meio do Paquistão, continuam, e que o Irã enviou uma resposta à última proposta dos EUA. Quais foram as demandas do Irã?

Sim, as negociações estão em andamento através de mediadores paquistaneses. O que queremos não são demandas, são nossos direitos. Por exemplo, nossos ativos que foram bloqueados por muitos anos devem ser liberados.

Precisamos ter acesso ao nosso próprio dinheiro. Sob o Tratado de Não-Proliferação Nuclear, o Irã tem o direito inalienável de usar energia nuclear pacífica. As sanções unilaterais dos EUA devem ser removidas.

E, claro, parte do objetivo é acabar com o que eles chamam de bloqueio marítimo, que é absolutamente ilegal sob o direito internacional. Eles têm de acabar com isso. Também dissemos que vamos elaborar medidas para garantir a passagem segura de navios pelo estreito de Hormuz.

O Irã estaria disposto a transferir seu urânio enriquecido para um terceiro país?

Para quê?

É uma das demandas dos EUA.

Os EUA pedem muitas coisas, mas a questão é: por quê o Irã deveria transferir seus materiais para outro país? É porque eles estão preocupados com nosso programa nuclear?

Se eles estivessem genuinamente preocupados com a natureza do programa nuclear do Irã, por que decidiram se retirar do JCPOA? [Acordo nuclear assinado em 2015, durante o governo Obama, que foi rompido por Donald Trump em 2018].

O JCPOA estava funcionando perfeitamente. De 2015 a 2018, a Agência Internacional de Energia Nuclear emitiu 15 relatórios consecutivos certificando que o Irã estava cumprindo suas obrigações.

Relatos na mídia iraniana e estrangeira afirmam que há uma alta possibilidade de um ataque iminente pelos EUA e Israel contra o Irã, rompendo o cessar-fogo assinado em 8 de abril. Quais são suas expectativas sobre a retomada dos ataques contra o Irã?

Temos de estar preparados para todos os cenários, porque eles mostraram que não conhecem limites quando se trata de violar o direito internacional e a Carta das Nações Unidas.

Embora estejamos em uma espécie de cessar-fogo, sabemos que os EUA continuam a violar não apenas o cessar-fogo, mas também os princípios básicos do direito internacional, porque este bloqueio marítimo [imposto pelos EUA] é uma agressão.

Temos de estar preparados para todos os cenários, e tenho certeza de que nossas Forças Armadas responderão imediatamente com toda a força em caso de qualquer aventura imprudente por parte dos EUA e Israel.

Que tipo de resposta o Irã dará, caso haja uma retomada dos ataques?

Cabe às nossas Forças Armadas decidir como responder. E elas sabem muito bem como responder porque têm a experiência de 12 dias de guerra [em junho do ano passado, após ataques dos EUA e Israel] e depois 40 dias de defesa contra a guerra de agressão. Aprendemos a defender nosso país durante os últimos cem anos.

Tivemos de defender nosso país nos anos 1980 por oito longos anos contra Saddam Hussein [guerra Irã-Iraque, após Saddam invadir o Irã]. Todos sabem que Saddam Hussein não estava sozinho em sua guerra contra o Irã.

Ele foi apoiado por quase todos os países da região e globalmente, incluindo os EUA, Alemanha e outros que equiparam Saddam Hussein com todos os tipos de armamentos, incluindo armas químicas. Então somos fortes. Estamos determinados a defender nossa pátria.

O que o Brasil poderia fazer para ajudar a resolver esta guerra?

O Brasil é membro do Brics e é um membro muito respeitado das Nações Unidas. O Brasil teve uma boa experiência, embora tenha sido torpedeada pelos americanos, em 2010, quando tentou, ao lado da Turquia, ter um papel construtivo na resolução de uma questão nuclear. O Brasil tem sido muito transparente em expressar sua condenação do uso ilegal da força contra o Irã.

É uma questão de princípios que o Brasil e países com ideias semelhantes precisam manter. Caso contrário, não podemos garantir que a ordem internacional com base em leis, na Carta das Nações Unidas, possa se sustentar.

Que tipo de papel a China está desempenhando para tentar resolver o conflito?

A China é uma parceira comercial e econômica fundamental do Irã. E acho que a China desempenhou um papel muito importante ao tentar construir confiança dentro de nossa região [em 2023, a Pequim mediou um acordo de retomada de relações diplomáticas entre Arábia Saudita e Irã]. É assim que a China se distingue dos EUA.

A guerra gerou alta de preços e desvalorização da moeda no Irã, com grande impacto sobre a população. Por quanto tempo vocês podem aguentar essa pressão econômica?

Temos de aguentar, temos de continuar a resistir contra as pressões e a ameaça de guerra. Todo país tem seus próprios problemas, sua própria inflação, suas dificuldades econômicas. No caso do Irã, mostramos que podemos sobreviver, podemos cuidar de nós mesmos, mesmo sob as sanções mais paralisantes.

Nas últimas cinco décadas, eles fizeram tudo para fazer o Irã se curvar. Não conseguiram. Os iranianos aprenderam a resistir, a se tornar resilientes contra essa agressão, contra essas ameaças.

Ao mesmo tempo, o governo tem sido muito ativo, criou mecanismos para apoiar os grupos vulneráveis, para garantir que as pessoas tenham acesso às suas necessidades básicas. O governo está totalmente mobilizado para minimizar os impactos econômicos negativos sobre a população.

O presidente Trump está sob pressão porque há eleições de meio de mandato em seis meses, sua popularidade está em queda, com os preços domésticos dos combustíveis em alta e grande desaprovação da guerra. Mas ele precisa de uma saída, de uma justificativa, para sair da guerra.

Não somos responsáveis por encontrar uma saída para os agressores. Eles iniciaram esta guerra de agressão, e temos de defender nossa pátria. A opinião pública americana está chegando ao entendimento que seu país foi arrastado para esta guerra por Binyamin Netanyahu e pelos belicistas israelenses.

Eles têm de ser responsabilizados pela comunidade internacional. O que eles fizeram em Minab, na escola de educação fundamental primária Shajar-e Tayyab, massacrando mais de 170 pessoas inocentes, é apenas um exemplo de seu comportamento atroz contra o Irã.

Raio-x | Esmail Baqaei

Formado em direito, é porta-voz do Ministério das Relações Exteriores do Irã desde 2024. Nascido em 1975, em Yazd, iniciou a carreira no corpo diplomático iraniano em 2001 e foi embaixador da República Islâmica na ONU de 2018 a 2022.

Com o objetivo de fortalecer o elo entre empresas brasileiras e americanas, a Confederação Nacional da Indústria (CNI), em parceria com a U.S. Chamber of Commerce, reuniu cerca de 400 lideranças brasileiras e norte-americanas em um grande evento em Nova York durante a Brazilian Week.

“Temos hoje mais de 30% dos inscritos de empresas americanas. Isso nos deixa muito motivados e mais comprometidos”, disse o presidente da CNI, Ricardo Alban, antes de abrir o evento no dia 11 de maio na Glasshouse, que contou com dois painéis. O primeiro falou de prioridades para o fortalecimento econômico Brasil-EUA e o segundo teve como tema Oportunidades da Agenda Brasil 2027-2030. Ao final, ocorreu a entrega do Brasil-U.S. Industry Award, premiação a empresas que contribuem para fortalecer as relações econômicas entre os dois países.

Para Alban, dentro da indústria brasileira, os setores mais importantes para atrair investimentos estrangeiros para o Brasil são mineração, infraestrutura, tecnologia e biocombustíveis. “O Brasil tem muita demanda de investimento em infraestrutura. Nós temos a área de data centers e IA que também vai demandar. Na área de biocombustíveis também precisamos encontrar complementaridades”, disse Alban.

Outra questão importante abordada por Alban durante o evento é que o Brasil quer se posicionar como um país que vai além de ser exportador de commodities e que está pronto para receber investimentos estrangeiros como forma de gerar emprego e renda. “Nós vamos agregar valor com os parceiros, buscando onde cada um tem sua competitividade, onde cada um pode ter o melhor em si”, disse Alban.

Na semana anterior ao evento da CNI em Nova York, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva esteve em Washington, onde conversou com o presidente Donald Trump, entre outros assuntos, sobre o tema comentado também por Alban.

“Há desafios a serem enfrentados. Isso ficou evidente com a decisão dos Estados Unidos de impor medidas tarifárias que tiveram impactos sobre setores estratégicos da indústria brasileira. Em meio às dificuldades, nossas empresas demonstraram uma admirável capacidade de adaptação a cenários adversos.”

Em seu discurso de abertura, o vice-presidente e diretor internacional da U.S. Chamber of Commerce, John Murphy, disse que “o melhor da parceria entre Brasil e Estados Unidos ainda está por vir”.

Entrega de prêmios

O Brasil-U.S. Industry Award reconheceu 18 lideranças do setor privado, universidades e instituições de ciência e tecnologia (ICTs), tanto brasileiras quanto norte-americanas, que contribuem de forma estratégica para o fortalecimento das relações econômicas bilaterais em três categorias:

Integração Econômica Brasil-Estados Unidos

Francisco Gomes, presidente e CEO da Embraer;

Wesley Batista, acionista e conselheiro da JBS;

Marcos Molina, fundador e presidente do Conselho da MBRF Global Foods Company;

Alexandre Bettamio, chairman de Global Corporate & Investment Banking do BofA Securities;

Paula Bellizia, vice-presidente da AWS para a América Latina;

André Gerdau, presidente do Conselho de Administração da Gerdau.

Inovação e Transformação Industrial

Marco Stefanini, fundador e CEO Global do Grupo Stefanini;

Daniel Godinho, vice-presidente de Sustentabilidade e Relações Institucionais da WEG;

Jenelle Krishnamoorthy, vice-presidente e chefe de Políticas Públicas Globais na Merck & Co.;

Bruce Rastetter, fundador e presidente executivo do Summit Agricultural Group.

Diplomacia Institucional

Alvaro Prata, presidente da Embrapii;

Ilan Goldfajn, presidente do BID;

Thomas Shannon, embaixador;

Michael McKinley, embaixador e conselheiro sênior e líder da prática de América Latina no The Cohen Group;

Toni Harrington, embaixador e sócio-fundador do DGA-Albright Stonebridge Group;

Rui Gomes, CEO da InvestSP;

Liliana Ayalde, embaixadora;

Tom Madrecki, vice-presidente sênior de Assuntos Públicos da Consumer Brands Association.

Rodovias melhores evitam gasto de R\$ 1 bi com acidentes e vítimas, afirma governo

PLATAFORMA: VALOR ECONÔMICO | CADERNO: ONLINE | 19.05.26

Os investimentos federais em manutenção de rodovias evitaram um gasto estimado em R\$ 1,28 bilhão ao reduzir acidentes e vítimas nas estradas brasileiras entre 2023 e 2025, segundo estudo técnico do Ministério dos Transportes obtido pelo Valor. A pesquisa aponta que o governo federal evitou cerca de 2,6 mil sinistros e poupou 8,4 mil vítimas no período por meio de melhorias nas rodovias.

A estimativa considera metodologia do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) que mede os impactos econômicos dos acidentes de trânsito. O cálculo contempla, por exemplo, gastos com saúde, produtividade de força de trabalho, danos patrimoniais e despesas da gestão das ocorrências. Cada acidente custa, em média, R\$ 490,2 mil à sociedade.

Os dados foram compilados pela Subsecretaria de Fomento e Planejamento da pasta, que, a pedido da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), avaliou se a manutenção de rodovias, além dos impactos na logística, reduz acidentes. O estudo considera 767 trechos rodoviários federais administrados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) entre 2022 e 2025.

A subsecretária de Fomento e Planejamento do Ministério dos Transportes, Gabriela Monteiro Avelino, explica que a análise parte da premissa do crescimento histórico dos investimentos em manutenção das rodovias federais. Nos últimos anos, os aportes passaram de média anual de R\$ 4,01 bilhões entre 2019 e 2022 para R\$ 9,98 bilhões entre 2023 e 2025.

A análise conclui que, mesmo considerando o aumento no volume médio de tráfego nas rodovias federais desde 2022 e de acidentes, a melhora do pavimento teve impacto positivo sobre a segurança viária, sendo que, a cada redução de 1% nas imperfeições das rodovias, espera-se uma redução média de 0,0473% na frequência de acidentes e queda de 0,0589% no número de vítimas,

“O estudo mostra que, se não houvesse investimentos, o cenário de acidentes teria piorado”, afirmou a subsecretária. Ela ressalta, contudo, que, considerando dados de 2025, quando houve redução no número de acidentes, é possível concluir que os investimentos estão compensando o aumento do tráfego e revertendo a tendência de crescimento dos sinistros.

Os dados apontam ainda que o efeito da melhoria da malha rodoviária não é uniforme, sendo que, em algumas localidades, o aumento dos investimentos em infraestrutura pode elevar acidentes, já que a melhor qualidade do asfalto tende a induzir os motoristas ao aumento da velocidade. Nesses casos, o estudo recomenda que os investimentos na melhoria do pavimento sejam acompanhados de políticas mais severas de monitoramento e controle de velocidade.

“Conseguimos, por meio dessa informação, saber quais são essas rodovias. O estudo aponta que, se a rodovia tem tráfego menor de 5 mil veículos por dia, se melhorar o pavimento, tem que colocar controle de velocidade mais rígido. Para as acima disso, o benefício da melhoria do pavimento não tem esse efeito colateral, porque há mais movimento. Isso, do ponto de vista do gestor, sobre onde colocar dinheiro para radar, por exemplo, é uma informação valiosa. O estudo ajuda a tomar decisões baseadas em evidências para usar o dinheiro onde há melhor efeito”, disse a subsecretária.

Pela ótica dos ganhos econômicos dos investimentos em infraestrutura, o ministério, com base em estudo do Dnit em parceria com o Centro de Estudos em Infraestrutura do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV Ibre), estima que, o volume médio anual de quase R\$ 10 bilhões em investimentos pode ter ampliado a atividade econômica do país em mais de R\$ 33 bilhões.

Apesar do aumento dos investimentos nos últimos anos, a diretora-executiva da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Fernanda Rezende, avalia que o patamar atual é suficiente para resolver problemas pontuais nas rodovias, mas ainda está aquém do necessário. “De acordo com resultado da nossa pesquisa, apontamos a necessidade de quase R\$ 50 bilhões para corrigir somente necessidades de adequação da malha, só em relação ao pavimento”, disse.

A diretora ressaltou a preocupação com os volumes de investimento e, por esse motivo, defende a complementaridade entre investimento público e iniciativa privada. Segundo ela, caso isso não tivesse sido feito nos últimos anos por meio do programa de concessões, o Brasil enfrentaria um cenário de colapso na infraestrutura.

O diretor de planejamento e economia da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), Roberto Guimarães, afirma que, para reverter o cenário de sinistros, é necessário manter os investimentos federais, avançar com a carteira de concessões, já que os contratos possuem índices de qualidade que incluem metas de redução de acidentes, e, paralelamente, ampliar os esforços de conscientização da população sobre segurança no trânsito.

Em linha com o diagnóstico do estudo, a pasta vai criar o Centro Nacional de Estudos de Sinistros de Trânsito (Cnest), visando analisar acidentes graves de relevância nacional, conforme mostrou o Valor. O grupo terá caráter técnico-científico e preventivo, sem finalidade de identificar responsabilidades pela ocorrência dos sinistros de trânsito. O lançamento está previsto para esta terça-feira (18).

Caberá ao grupo, além de identificar as causas que contribuíram para os sinistros, propor medidas para evitar e reduzir ocorrências.