



POLÍTICA • INDÚSTRIA • MEIO AMBIENTE

AMAZÔNIA

ISSN 2359-3214 Nº 25



ANO XVI • ED. 195 • JUNHO 2026

WWW.PIMAMAZONIA.BALPONTE.COM.BR

BALPONTE

“A LOGÍSTICA VAI MUDAR COMPLETAMENTE”

IRANI BERTOLINI, FUNDADOR DE UM DOS MAIORES GRUPOS LOGÍSTICOS DA REGIÃO,
VÊ A BR-319 COMO PEÇA DECISIVA PARA REDUZIR CUSTOS, ENCURTAR PRAZOS E REPOSICIONAR
O AMAZONAS NA LOGÍSTICA NACIONAL

FEIRA MOVIMENTA NEGÓCIOS

TranspoAmazônia chega a
R\$ 1,16 bilhão em negociações e
confirma o peso econômico do
setor

NAVAL GANHA ESCALA

Avanço do Arco Norte e
demanda do agro ampliam
encomendas nos estaleiros do
Amazonas

CABOTAGEM COBRA ESTRUTURA

Responsável por até 70% das
cargas no Amazonas, modal
pede mais que dragagem para
manter a operação regular

DÍVIDA ZERO



NEGOCIE SEUS DÉBITOS COM **DESCONTO** DE ATÉ **100%** EM JUROS E MULTAS*

A **Prefeitura de Manaus** lançou o programa **Dívida Zero 2026**. Uma oportunidade única para você regularizar seus débitos inscritos em dívida ativa com condições exclusivas. São descontos de até 100% em cima de juros e multas para quitar dívidas de **IPTU, Alvará, ISS e multas tributárias**. Todo o processo pode ser feito online, através do site da Semef.

Acesse **semefatende.manaus.gov.br**
até 20 de agosto e aproveite!



**Prefeitura de
Manaus**
Gente que trabalha

FAÇA SUA MARCA
ENTRAR EM CAMPO
COM AS MELHORES
SOLUÇÕES!



Com a Amazon Embalagens, você personaliza:

- ✓ Copos
- ✓ Canudos
- ✓ Sacolas
- ✓ Embalagens
- ✓ Ventarolas
- ✓ E muito mais...

LEVE SUA MARCA PARA O CENTRO DA TORCIDA
DESTAQUE-SE NESTA COPA!



Entre em contato e leve
sua marca para outro nível!

☎ 92 99377 7972 ☎ 92 3672 2000

📱 @amazonembalagens

🌐 www.amazonembalagens.com.br

Imagem meramente ilustrativa.
Personalizações sob consulta com
nossa equipe de atendimento.



SUMÁRIO

ANO XVI | EDIÇÃO 195 | JUNHO DE 2026



20 ENTREVISTA: AMAZÔNIA EM ROTA DE MUDANÇA

Para Irani Bertolini, a BR-319 pode reduzir prazos e estoques, mas a logística seguirá dependente da integração entre modais



FEIRA PASSA DE R\$ 1 BI

Balanço da Fetramaz aponta R\$ 1,16 bilhão em negócios, com veículos, tecnologia e combustíveis na dianteira

SEÇÕES

EDITORIAL	10
CONEXÃO AMAZÔNIA	14
O ESPECIALISTA RESPONDE	68
DICA DE LEITURA	78



ALÉM DA DRAGAGEM

Responsável por até 70% das cargas no Amazonas, modal pede mais que dragagem para manter a operação regular



52

AGRO PUXA OS ESTALEIROS

Arco Norte amplia demanda por barcas e empurradores, e até 60% das encomendas já vêm do setor agroindustrial



58

BARCAÇAS RUMO AO CONE SUL

Terminal da Atem em Belém vira base de operação inédita com 16 barcas destinadas à Hidrovia Paraguai-Paraná



64

NOVO PORTO NO CENTRO

Projeto federal prevê quase R\$ 900 milhões para reorganizar passageiros, cargas e embarcações na Manaus Moderna



70

LOGÍSTICA SEM MARGEM DE ERRO

Sem rotas alternativas suficientes, atrasos elevam estoques, encarecem fretes e pressionam a competitividade do Amazonas



**É PRA GENTE!
SAÚDE COM MAIS
TRANSPARÊNCIA
E PRATICIDADE**

PORTAL SAÚDE AM EM TEMPO REAL

- CONSULTA DA MOVIMENTAÇÃO DAS UNIDADES DE SAÚDE
- ACOMPANHAMENTO DA OCUPAÇÃO DOS SPAS
- TRANSPARÊNCIA DOS INDICADORES DA SAÚDE PÚBLICA
- APOIO À TOMADA DE DECISÃO DA POPULAÇÃO



Buscar indicadores de saúde e acompanhar a demanda e o fluxo das unidades de atendimento do Amazonas a qualquer momento: é pra já! Acesse o portal **Saúde AM em Tempo Real** no seu computador ou na tela do seu celular para ter informação na hora sobre a saúde em nosso estado — como dados de Vigilância em Saúde, entrada de urgências e emergências, movimentação e capacidade de atendimento nos SPAs — tudo com atualização permanente. É mais que tecnologia e praticidade: é transparência, apoio às tomadas de decisão e respeito às pessoas. Porque nossa gente tem força. E quando essa força encontra o cuidado de um Governo que se preocupa com a saúde de todos, o Amazonas avança do jeito certo.



GOVERNO DO
AMAZONAS
A FORÇA DA NOSSA GENTE



Ano XVI | Edição 195 | Junho de 2026
Manaus / Amazonas / Brasil

WWW.PIMAMAZONIA.BALPONTE.COM.BR
POLÍTICA, INDÚSTRIA E MEIO AMBIENTE

DIRETOR EXECUTIVO
Juarez Balduino C. Filho

EDITOR EXECUTIVO
Jhemisson Marinho - MTB 1173 / AM

DESIGN EDITORIAL
Suellen Fonseca

REPORTAGEM
Jhemisson Marinho
Sílvia Lima

ASSISTENTE DE REDAÇÃO
Paula Moreira

FOTOGRAFIA
Kamilly Pequeno, Divulgação

FALE COM A REDAÇÃO:
REDACAO@PIMAMAZONIA.COM.BR
CONTATO: (92) 98182-0518

PUBLICIDADE E PROJETOS ESPECIAIS
COMERCIAL@PIMAMAZONIA.COM.BR
MANAUS/AM
CONTATO: (92) 98182-0032

ASSINATURAS E EDIÇÕES ANTERIORES
CONTATO: (92) 98182-0518
ASSINATURA@PIMAMAZONIA.COM.BR

As opiniões contidas nos artigos assinados
não correspondem necessariamente ao
posicionamento da PIM AMAZÔNIA.



A Revista PIM Amazônia (ISSN 2359-3369) é uma publicação
mensal da Editora Balponte - CNPJ: 03.855.866/0001-72



A Balponte é membro da Associação Nacional
de Editores de Revista

A logística está novamente no centro da agenda econômica do Amazonas, no lugar de onde não pode sair. Desta vez, a discussão não é restrita a transportadoras, portos e armadores, mas como parte da competitividade da indústria, do comércio e do custo final pago pela população.

A TranspoAmazônia 2026 reuniu em Manaus empresários, transportadores, especialistas e representantes do governo em torno de um tema que atravessa toda a economia amazonense: a fragilidade da infraestrutura logística e o custo que ela impõe à produção.

O diagnóstico não é novo, mas os números que emergiram do evento tornam difícil ignorar a urgência. As secas de 2023 e 2024 geraram prejuízos de R\$ 1,4 bilhão ao setor privado. Para contornar o problema e o prejuízo, empresas do Polo Industrial ampliaram estoques de insumos para se proteger, enquanto portos privados deslocaram estruturas para Itacoatiara a custo de centenas de milhões de reais. O imprevisto tem preço, e ele é repassado para toda a cadeia.

A BR-319, a dragagem dos rios, o novo porto da Manaus Moderna e os investimentos na indústria naval indicam movimentos na direção certa, mas é certo que a infraestrutura logística não se constrói por evento, nem apenas com anúncios. O que o setor produtivo cobra é previsibilidade, é saber que o navio vai chegar no tempo contratado, é operar em um rio navegável ao longo do ano, e que o caminhão terá rodovia.

O Polo Industrial faturou quase R\$ 230 bilhões no ano passado e projeta ultrapassar R\$ 240 bilhões em 2026. Uma economia dessa escala não pode seguir dependente de soluções emergenciais cada vez que o nível dos rios cai.

A Amazônia tem condições de crescer. O que falta é que a infraestrutura cresça no mesmo ritmo.

Boa leitura!



OPINIÃO DO LEITOR

Um leitor informado também pode ser um leitor atuante. Participe, então, de nosso esforço para fazer uma Revista PIM Amazônia cada vez melhor. Envie sugestões para as próximas edições. O que você gostaria de ler aqui nos próximos meses? Críticas, denúncias, opiniões ou dúvidas: tudo isso é bem vindo e não ficará sem resposta.

Estamos aguardando seus comentários.



Participe!



WWW.PIMAMAZONIA.BALPONTE.COM.BR



@pimamazonia



redacao@pimamazonia.com.br

ACRE • AMAZONAS • AMAPÁ • MARANHÃO • MATO GROSSO • PARÁ • RONDÔNIA • RORAIMA • TOCANTINS



A refeição caseira da sua empresa

Nutrir empresas
com **qualidade,**
sabor caseiro
e confiança.

Há 25 anos, a VV Refeições atua como uma das maiores empresas de refeições coletivas do Brasil. Atendendo operações de grande escala sem abrir mão do cuidado individual, do sabor e da segurança alimentar.



+ de 270 mil
refeições servidas
todos os dias



+ de 2.400
colaboradores



+ de 130
clientes atendidos de
diferentes segmentos

A refeição coletiva que leva o *sabor caseiro* para

Indústrias

Comércios

Hospitais

Escolas

Creches

- Gestão de restaurantes coletivos • controle de qualidade e segurança alimentar • monitoramento nutricional e treinamentos • gestão de indicadores • ESG

Leve a qualidade
da **VV Refeições**
para o seu dia

- Ingredientes naturais
- Cardápios personalizados
- Equipe especializada
- Contratos flexíveis

**A refeição coletiva da
sua empresa começa
com uma conversa.**



Nos siga nas redes sociais



@v.vrefeicoes



VVrefeicoes



Polo de Manaus espera receber mais de 200 novas fábricas nos próximos 3 anos

O cenário de segurança jurídica e a estabilidade proporcionada pela recente Reforma Tributária têm impulsionado um ciclo otimista de investimentos na Zona Franca de Manaus (ZFM). De acordo com a Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), nos próximos três anos, a expectativa é que o Polo Industrial de Manaus (PIM) receba mais de 200 novas fábricas, entre projetos já aprovados pelo Conselho de Administração da Suframa (CAS) ou em fase de implementação. Esse movimento não apenas consolida a relevância da região, mas demonstra a confiança do mercado na manutenção da competitividade do modelo ZFM a médio e longo prazo.

Segundo dados da Autarquia, a diversificação dos novos projetos é um dos pontos altos deste ciclo de expansão. Entre os empreendimentos que se preparam para iniciar ou ampliar operações no PIM estão nomes estratégicos da indústria nacional, como a Brainfarma Indústria Química e Farmacêutica S.A., com foco em medicamentos sólidos; a Royal Enfield Brasil, que ampliará sua presença com motocicletas de alta cilindrada; e a Karina Plásticos da Amazônia Ltda., do setor termoplástico, que investirá em compostos de resina para rotomoldagem e masterbatch.

Atualmente, dezenas de empresas mantêm operações simultâneas na ZFM e em outros estados brasileiros. Essa estratégia de coexistência produtiva e logística é adotada por companhias como Samsung, LG Electronics, Panasonic, Flextronics, Foxconn, Elgin, Honda, Electrolux, Whirlpool, 3M, Schneider Electric, Sagemcom e Zilia Technologies, entre outras.

Salcomp anuncia plano para fabricar robôs humanoides no Polo Industrial de Manaus

A Salcomp Industrial Eletrônica da Amazônia planeja ampliar suas operações no Polo Industrial de Manaus (PIM), com destaque para um projeto voltado à fabricação de robôs humanoides na capital amazonense.

O diretor-geral da Salcomp no Brasil, Paulo Luisada, destacou que a estratégia da companhia é aproveitar as tecnologias e unidades de negócios desenvolvidas pela matriz para expandir o portfólio fabricado em Manaus.

Presente no PIM desde 2001, a empresa atua no segmento de serviços de manufatura eletrônica contratada (EMS, na sigla em inglês), produzindo máquinas de pagamento, baterias e carregadores para celulares, notebooks e tablets destinados a grandes fabricantes do mercado nacional.

A empresa também mantém investimentos contínuos para aumentar a eficiência produtiva e incorporar tecnologias avançadas aos seus processos industriais.

Novamed vai ampliar produção de medicamentos e quase dobrar empregos em Manaus

A Novamed, empresa do Grupo NC responsável por grande parte da produção farmacêutica da EMS, anunciou a ampliação de sua operação em Manaus com a meta de aumentar a produção de medicamentos e quase dobrar o número de empregos nos próximos dois anos. A expectativa é elevar o quadro de funcionários de cerca de 1,1 mil para aproximadamente 2 mil colaboradores na unidade instalada no Polo Industrial de Manaus (PIM).

Em operação desde 2014 na Zona Franca de Manaus, a fábrica é considerada uma das maiores e mais modernas unidades de medicamentos sólidos do mundo, sendo responsável por aproximadamente 80% da produção de comprimidos, cápsulas e drágeas do grupo destinados ao mercado brasileiro. Os planos de expansão foram apresentados durante uma visita institucional da Suframa à unidade.

A empresa destacou o alto nível tecnológico do parque fabril, que opera com processos totalmente digitais e sistema de pesagem robotizada. A Novamed também pretende atualizar o Processo Produtivo Básico (PPB) para incorporar novos formatos farmacêuticos, como medicamentos orodispersíveis, além de ampliar investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação (PD&I).



Gripen feito no Brasil pode ampliar papel da Embraer na indústria global de defesa

A produção do caça F-39E Gripen no Brasil pode ampliar o papel da Embraer na indústria global de defesa, especialmente se a estrutura instalada em Gavião Peixoto, no interior de São Paulo, for usada pela Saab como base para atender novos clientes na América Latina.

O primeiro F-39E Gripen produzido em território nacional foi apresentado em março e marcou uma nova etapa da parceria firmada entre Brasil e Suécia.

O projeto faz parte do contrato assinado em 2014 para a aquisição de 36 aeronaves pela FAB, sendo 28 unidades do Gripen E e oito do Gripen F, versão biposto desenvolvida com participação de engenheiros brasileiros. Além da compra dos caças, o acordo incluiu um amplo programa de transferência de tecnologia.

A produção do caça F-39E Gripen no Brasil pode ampliar o papel da Embraer na indústria global de defesa e transformar o país em uma base estratégica para operações militares na América Latina. O primeiro Gripen produzido em território nacional foi apresentado em março, marcando uma nova fase da parceria entre Brasil e Suécia no programa liderado pela Saab.

O projeto faz parte do contrato firmado em 2014 para a aquisição de 36 aeronaves pela Força Aérea Brasileira (FAB), incluindo transferência de tecnologia e participação de engenheiros brasileiros no desenvolvimento do modelo biposto Gripen F. A montagem ocorre em Gavião Peixoto (SP), unidade da Embraer voltada para programas de defesa e produção de aeronaves militares.

Aeroporto de Belém fica entre os 10 melhores do mundo em ranking global

O Aeroporto Internacional de Belém, Val-de-Cans, ficou entre os 10 melhores aeroportos do mundo no AirHelp Score 2026, ranking global que avaliou 279 terminais em 76 países. O terminal paraense aparece na 8ª posição mundial e é o único da Região Norte entre os 20 mais bem avaliados.

O terminal ficou atrás de Fortaleza, Recife, Brasília e Santos Dumont no ranking geral, com nota 8,17. O resultado coloca Val-de-Cans à frente de aeroportos como Viracopos, Galeão, Salvador e Confins.

O levantamento considera três critérios principais: pontualidade dos voos, experiência do passageiro e infraestrutura e conforto. A metodologia avalia fatores como atrasos e cancelamentos, qualidade do atendimento, limpeza, acessibilidade, sinalização, oferta de lojas, restaurantes e áreas de descanso.

Para o Norte, o resultado de Belém ganha peso por mostrar um terminal amazônico entre os aeroportos mais bem avaliados do mundo, em um setor diretamente ligado à mobilidade, turismo, negócios e logística regional.

Comboio fluvial leva 62,5 mil toneladas de grãos por viagem na Amazônia

O Grupo Bertolini passou a operar, na rota entre Miratituba e Vila do Conde, no Pará, um comboio capaz de transportar 62,5 mil toneladas de grãos por viagem. O Bertolini CL completa um ano de operação pela região dos Estreitos com capacidade cerca de 25% maior que a de operações similares.

A rota faz parte do Arco Norte, corredor logístico que ganhou peso no escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste. A operação reflete a mudança na logística do agronegócio brasileiro. Durante anos, parte relevante da soja produzida no Centro-Oeste seguia por rodovias até portos como Santos e Paranaguá.

Com a consolidação dos corredores do Arco Norte, os grãos passaram a seguir por hidrovias da Amazônia até terminais em Itacoatiara, Santarém, Porto Velho, Belém e Vila do Conde, onde são armazenados e transferidos para navios de exportação. A navegação fluvial reduz o trecho rodoviário, diminui custos em longas distâncias e amplia a competitividade da produção brasileira no mercado internacional. Também reduz a emissão de CO₂ por tonelada transportada quando comparada ao modal rodoviário.



**Logística integrada
para mover negócios
e impulsionar o
desenvolvimento
da Amazônia.**

**SUPER
TERMINAIS**

**SUPER
TRANS**



O Super Terminais e a Super Trans
oferecem soluções completas para toda a
cadeia logística, conectando operações
portuárias e transporte terrestre com
eficiência, segurança e agilidade.



BMW já investiu R\$ 180 milhões em fábrica de Manaus e capacidade de produção é de uma moto a cada cinco minutos

A BMW Motorrad já investiu R\$ 180 milhões na fábrica de Manaus, única dedicada exclusivamente à produção de motos fora da Alemanha. Instalada no Polo Industrial desde 2016, a unidade passou da produção de mil unidades anuais, há dez anos, para 16 mil, em 2025, e hoje lidera o segmento premium, seguida por concorrentes como Triumph e Harley-Davidson, que também mantêm produção local.

A planta é uma das 32 fábricas da BMW no mundo, incluindo a produção de carros e motos. Em Manaus, a capacidade produtiva é de 18 mil unidades por ano, com ritmo para entregar uma moto a cada 5 minutos operando em sua capacidade máxima.

Do total investido em Manaus desde 2016, cerca de R\$ 50 milhões foram aplicados no ciclo mais recente, entre 2022 e 2025. Os recursos foram usados para ampliar a estrutura física, abrir novos postos de trabalho e internalizar a operação de distribuição de motocicletas. A unidade conta com três prédios e um centro de distribuição para todo o país.

Segundo diretor-geral da BMW Motorrad Manaus, Alex Donatti, a expectativa é manter o Brasil entre os cinco maiores mercados globais e disputar posições ainda mais altas no ranking internacional, hoje liderados pela Europa e Estados Unidos.

Produção de motos e de bebidas crescem e faturamento passa de R\$ 78 bilhões em quatro meses

O Polo Industrial de Manaus encerrou o primeiro quadrimestre de 2026 com receita de R\$ 78,56 bilhões, alta de 4,40% sobre o mesmo período do ano passado. Entre janeiro e abril, a produção de motocicletas, motonetas e ciclomotos chegou a 801.221 unidades, avanço de 11,90%, enquanto o setor de Bebidas registrou expansão de 49,73% no faturamento.

As exportações avançaram em ritmo mais forte. No acumulado do quadrimestre, as vendas externas somaram US\$ 277,10 milhões, crescimento de 37,29% sobre igual intervalo de 2025, quando haviam atingido US\$ 201,83 milhões. Apenas em abril, o PIM exportou US\$ 62,21 milhões.

O nível de emprego também se manteve acima de 130 mil postos na média mensal. Em abril, o parque industrial registrou 129.278 trabalhadores, entre efetivos, temporários e terceirizados. No acumulado de janeiro a abril, a média mensal foi de 130.470 empregos.

Codam confirma aprovação de 80 projetos industriais em pauta de R\$ 2,68 bilhões

O Polo Industrial de Manaus (PIM) confirmou a aprovação de todos os 80 projetos industriais previstos na pauta de R\$ 2,68 bilhões submetida à 320ª reunião do Conselho de Desenvolvimento do Estado do Amazonas (Codam). A rodada, analisada no dia 18 de junho, inclui projetos de implantação, diversificação e atualização produtiva, com previsão de 4.830 postos de trabalho, dos quais 2.606 correspondem a novas vagas.

Do total aprovado, 35 projetos são de implantação, ou seja, propostas de novas operações industriais para o Amazonas. Outros 29 são de diversificação, quando empresas ampliam ou incorporam novas linhas de produção, e 16 são de atualização, voltados à modernização, ajuste ou expansão de projetos já incentivados.

Entre os projetos de implantação aprovados está o da Sunhope da Amazônia Indústria de Sistemas Inteligentes, para produção de registradores e medidores de energia elétrica. O investimento projetado é de R\$ 138,8 milhões, com previsão de 224 postos de trabalho.

PORTO
CAMINHÕES & ÔNIBUS

A SUA **CONCESSIONÁRIA** **IVECO** EM MANAUS E BOA VISTA.



CONSÓRCIO
IVECO

A ESCOLHA INTELIGENTE PARA O
CRESCIMENTO DO SEU NEGÓCIO.



**PLANEJE O FUTURO DA SUA FROTA
COM O CONSÓRCIO IVECO.**

📍 Matriz - Manaus (AM)
☎️ (92) 98437-2788

📍 Filial - Boa Vista (RR)
☎️ (95) 99176-6233

IVECO
PORTO

📷 [portocaminhoes.iveco](https://www.instagram.com/portocaminhoes.iveco) 📷 [portocaminhoes-am.com.br](https://www.instagram.com/portocaminhoes-am.com.br)

Amazônia em rota de mudança

Para Irani Bertolini, a pavimentação da BR-319 pode encurtar prazos e reduzir estoques, mas a competitividade do Amazonas seguirá dependente de hidrovias, portos e integração entre modais

POR JHEMISSON MARINHO

A PIM Amazônia conversou com Irani Bertolini, fundador do Grupo Bertolini e uma das vozes mais influentes da logística na região Norte. Gaúcho, ele chegou a Manaus em 1976 como caminhoneiro autônomo, transportando móveis do Sul para o Amazonas, e transformou a operação em um grupo com 5.500 colaboradores, atuação em transporte, navegação, indústria naval e fabricação de semirreboques.

À frente também da Federação das Empresas de Logística, Transporte e Agenciamento de Cargas da Amazônia (Fetramaz) e do Sindicato da Indústria Naval, *Offshore* e Reparos do Amazonas (Sindnaval), Bertolini defende que a pavimentação da BR-319 pode reduzir prazos, cortar custos e mudar a dinâmica logística do Amazonas, sem eliminar a importância dos rios para a economia regional.

É, ainda, o idealizador da TranspoAmazônia, Feira e Congresso Internacional de Transporte e Logística, que chegou à terceira edição em 2026.

IMAGEM: DIVULGAÇÃO / BERTOLINI





Irani Bertolini vê na BR-319 uma rota para reposicionar o Amazonas na logística nacional

A BR-319 ESTÁ NO CENTRO DO DEBATE POLÍTICO HÁ MUITOS ANOS E AGORA HÁ UMA EXPECTATIVA DE REPAVIMENTAÇÃO. NA SUA VISÃO DE EMPRESÁRIO, O SENHOR ACREDITA QUE, DESTA VEZ, A RODOVIA SERÁ PAVIMENTADA? O QUE ISSO MUDA PARA A ECONOMIA?

Eu tenho certeza de que vai ser pavimentada, porque o nosso presidente foi lá para dar início às obras. Eu duvido que ele agora vá interromper isso. E ele levou o ministro do Meio Ambiente junto. Se o ministro do Meio Ambiente e o presidente da República não têm autoridade para dizer que vai acontecer, então ninguém mais tem.

Eu acredito que vai acontecer e, com isso, muda completamente a logística no Amazonas. Hoje a gente demora 15, 16 dias para chegar a Manaus e entregar a mercadoria. Depois, com sete a nove dias, nós vamos estar entregando a mercadoria.

Isso representa uma diminuição muito grande no capital de giro das empresas e do comércio. Eles têm milhões e milhões em mercadorias estocadas, porque já pensam em 30 dias de estoque, no mínimo. Com a BR-319, se em oito dias a carga está aqui, eles não precisam ter um estoque desse tamanho.

Nós não vamos ter a dependência da balsa. É carregar o caminhão em São Paulo e descarregar aqui. Vem rodoviário até aqui. Então vai ser uma mudança total. Vamos tirar carga do aéreo, vamos tirar carga da

cabotagem também por causa do tempo. Mercadoria de alto valor agregado, o dinheiro custa caro hoje, e isso influi nos negócios. Então é mais econômico, é mais viável o rodoviário do que a cabotagem.

Nós temos que nos preparar para ter frota e capacidade para atender a nova demanda da BR-319.

**HOJE A GENTE
DEMORA 15, 16 DIAS
PARA CHEGAR A
MANAUS E ENTREGAR
A MERCADORIA.
DEPOIS, COM SETE
A NOVE DIAS, NÓS
VAMOS ESTAR
ENTREGANDO A
MERCADORIA.**

ESTÁ CLARO QUE O RODOVIÁRIO VAI SE BENEFICIAR COM A BR-319. NA TRANSPOMA-ZÔNIA, UM DOS DEBATES FOI SOBRE A INTERMODALIDADE. FALOU-SE QUE OS MODAIS SE CONECTAM, SEM QUE UM NECESSARIAMENTE SE SOBREPONHA AO OUTRO. ISSO SERÁ AFETADO?

A intermodalidade existe há mais de 50 anos na Amazônia. A gente vem no rodoviário até Be-

lém ou até Porto Velho, depois embarca em uma balsa para chegar aqui. Assim é Macapá, assim é Santarém. Belém e Santarém é de balsa.

Os caminhões que vêm do Nordeste para Santarém ainda vêm de balsa. Os que vêm de São Paulo para Santarém já vêm pela BR-163, melhorou muito. Então a logística vai continuar. As cargas de baixo valor agregado vão continuar vindo de balsa. As de médio e alto valor agregado vão vir de caminhão. Aí não tem intermodalidade: ela sai de São Paulo e chega aqui em cima do próprio caminhão, direto.

EM 2023, O AMAZONAS PASSOU POR UMA SECA SEVERA. O ESTADO PERDEU ARRECADAÇÃO, INDÚSTRIAS PARALISARAM E, NO ANO SEGUINTE, HOUVE UM AVANÇO COM A TRANSFERÊNCIA DE OPERAÇÕES DOS PORTOS PRIVADOS PARA ITACOATIARA. DEPOIS DESSAS SECAS SEVERAS, O MODELO DE NEGÓCIO DAS TRANSPORTADORAS MUDOU?

Essa seca severa influenciou muito no transporte de cabotagem, de navio. Mas para o rodofluvial praticamente não houve problema, principalmente para quem embarca em Belém e vem para Manaus, porque a gente vem pelo Amazonas. Uma balsa cala com três metros. Um navio cala com 15, 16 metros.

Então eles tiveram problemas. O rodofluvial não teve problema. Nós continuamos transportando, inclusive aumentou muito a nossa carga, tanto de

subida quanto de descida, porque os navios tiveram dificuldade para chegar aqui.

Se tiver rodovia, vai ser uma maravilha, porque aí a gente vem direto para cá.

COMO ESSE TEMA DOS EXTREMOS CLIMÁTICOS ESTÁ SENDO TRATADO NO ÂMBITO DA FETRAMAZ?

A gente tem trabalhado em conjunto. Antes da feira foi feita uma reunião para tratar sobre esse tema. Lá estava o pessoal de cabotagem, de navegação, dos portos. Porque, se o navio parar em Itacoatiara, vai precisar de balsa para vir para cá. Aí entramos, nós armadores, para trazer o contêiner para cá e levar de volta.

Então acontece a intermodalidade de novo. O transporte fluvial da Amazônia nunca vai ser dispensado. Ele sempre vai ser um transporte muito importante para a Amazônia.

A CAPACIDADE DE OPERAR NA AMAZÔNIA NÃO É ALGO SIMPLES, MESMO PARA GRANDES GRUPOS NACIONAIS. QUANTO CUSTA OPERAR A LOGÍSTICA AQUI EM COMPARAÇÃO COM OUTRAS REGIÕES DO PAÍS?

Hoje ela é bem mais complexa. Como eu falei, a carga sai de São Paulo, vem para Belém, espera uma balsa, embarca e vem embora. Sai uma balsa por dia. Se o caminhão não chegar de manhã, vai esperar até a noite para embarcar. Aí já perdeu o dia.

Depois são cinco dias e meio para chegar aqui. Quando chega aqui e desembarca, faz a libera-

ção. Aqui é considerado exterior, porque é Zona Franca. Faz a liberação dos documentos, que demora um dia, dois dias, e depois pode entregar a carga.

Enquanto isso, quem sai de São Paulo para Recife leva cinco, seis dias de viagem. Chega lá, abre a porta do caminhão e vai descarregar. É totalmente diferente daqui, que tem rodoviário e intermodalidade.

O DISTRITO INDUSTRIAL NÃO VAI MAIS PODER DIZER QUE O PROBLEMA DO AMAZONAS É A LOGÍSTICA, PORQUE NÓS VAMOS ENTREGAR NO PRAZO EM QUE ENTREGAM EM RECIFE, FORTALEZA, PARAÍBA.

Quando nós tivermos a BR-319, eu digo que o Distrito Industrial não vai mais poder dizer que o problema do Amazonas é a logística, porque nós vamos entregar no prazo em que entregam em Recife, Fortaleza, Paraíba. Vamos entregar a carga aqui no mesmo prazo.

ESTAMOS FALANDO DE UM CUSTO MAIOR EM QUANTOS POR CENTO?

Eu imagino que seja de 20% a 30% mais caro operar a logística no Amazonas, por causa dessa intermodalidade, desse tempo que a frota demora.

Por exemplo, a Bertolini tem 200 carretas na estrada e umas 400 em cima de balsas, indo, voltando, descarregando, carregando, esperando balsa. Depois nós vamos ter um cavalo e uma carreta. Com 200 carretas, vai fazer praticamente todo o serviço. O cavalo sai de São Paulo, chega aqui, descarrega, carrega e vai embora de volta, na mesma frota.

QUANDO SE FALA EM GARGALOS LOGÍSTICOS, HÁ QUEM DEFENDA QUE O PROBLEMA É A DRAGAGEM. OUTROS APONTAM O ACESSO AOS PORTOS. NA SUA AVALIAÇÃO, COMO PRESIDENTE DA FETRAMAZ, QUAIS SÃO OS PONTOS CRÍTICOS?

Eu vejo que a dragagem. É o caso do Rio Madeira. O Madeira é muito importante, porque atrapalha a navegação fluvial. O rio Madeira seca muito.

O Dnit tem dragado, mas não é uma dragagem boa, porque usam aquelas dragas de garimpo que pegam a areia do canal e jogam na lateral. Depois, quando enche o rio, traz de volta de novo para o canal.

Há três, quatro anos, o pessoal do Ministério dos Transportes e do Dnit conversava com a gente, a gente trocava informações, dizia onde era a prioridade que queríamos dragar, e funcionou muito bem.

Na época, dei uma sugestão: nós tínhamos que ter um navio com propulsão própria, porque aquelas balsas estavam dando muito acidente. Eles colocavam as balsas no canal à noite e os comboios batiam nelas. Eu bati muito nessa tecla para contratar um navio. E eles contrataram um navio. Ele tira a areia do canal e coloca em um lugar de profundidade. Isso não incomoda mais, porque o Ibama não deixa levar essa areia embora. Mas tirar do canal e botar em um lugar profundo, pode.

Com isso acabou o problema. Foi trabalhado uns três anos muito bem com esse navio. Agora estão usando novamente aquelas dragas de garimpo, que ajudam, mas não resolvem, porque jogam para o lado e, quando enche, volta de novo para o canal.

Como é a interlocução com o poder público? Recentemente, houve promessa de dragagem, mas ela demorou para chegar. Quando chegou, o rio já estava subindo.

Isso é a burocracia do governo. Eu sempre digo que a dragagem no Madeira tem que começar em julho. Agora o rio está cheio lá, mas agora é hora de botar.

A burocracia do governo exige licença, contrato, licitação. Aí tem alguém que entra na Justiça porque não está satisfeito. Fecha o contrato, traz a draga. Isso demorou. Foi o que aconteceu aqui na Amazônia. Quando a draga chegou, o rio já estava subindo. Aí não resolveu nada. Só atrapalhou um pouco mais.

A FEIRA INTERNACIONAL DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA COLOCOU MANAUS NO CENTRO DO DEBATE LOGÍSTICO NACIONAL. QUAIS FORAM OS RESULTADOS CONCRETOS?

Muito bons em todos os sentidos. Tanto na área de exposição quanto na área de visitantes. Nós recebemos muitas pessoas: empresários, vendedores, compradores.

ISSO É A BUROCRACIA DO GOVERNO. EU SEMPRE DIGO QUE A DRAGAGEM NO MADEIRA TEM QUE COMEÇAR EM JULHO. AGORA O RIO ESTÁ CHEIO LÁ, MAS AGORA É HORA DE BOTAR.

Também discutimos vários assuntos da logística das Américas, do Brasil e da Amazônia. Eu fiquei impressionado com os debates, com os painéis, muito produtivos. Tenho certeza de que essa feira vai ficar na história da Amazônia.

Pelos negócios que vi, só a Bertolini e a construção naval devem ter vendido de R\$ 80 milhões a R\$ 100 milhões. Nós estamos vendidos até o fim de 2028. As pessoas que frequenta-

vam a feira eram compradoras, empresários, pessoas de nível de decisão.

COMO O AMAZONAS ESTÁ POSICIONADO HOJE EM TERMOS DE LOGÍSTICA NA REGIÃO? O AMAZONAS E A AMAZÔNIA PODEM SE INSERIR NA LOGÍSTICA SUL-AMERICANA?

Hoje o Amazonas tem transporte para o Peru, para o Equador. Tem também o projeto Manta-Manaus, que é importante, está em debate, em discussão. Eu vejo que, não digo hoje ou amanhã, mas daqui a dez anos esse projeto Manta-Manaus vai se viabilizar.

O projeto do Peru já existe. Nós já mandamos carga para o Peru. Vai de balsa até Iquitos, e de Iquitos vai para Lima, para o litoral, via rodoviária. Tem também uma ferrovia logo acima de Iquitos que joga na ferrovia e sai em Lima.

Agora está prevista uma ferrovia que vai sair daquele Porto de Chancay, vai passar pelo Acre, por Rondônia, vai até o Mato Grosso e vai terminar na Bahia. É um projeto que já está em andamento, mas acho que daqui a dez, 15 anos vai estar completa essa ferrovia, porque são os chineses que vão construir e eles, além de ter recurso, têm *know-how* de ferrovia.

O AMAZONAS PODE SE POSICIONAR COMO UM HUB LOGÍSTICO?

Pode. A mercadoria da China, da Ásia, pode vir por Chancay, largar em Porto Velho, colocar na balsa e chegar aqui. Ou colocar

no caminhão e chegar aqui.

E daqui para lá, esses contêineres que geralmente vão vazios poderão seguir cheios de soja, algodão e vários produtos. Então voltam cheios para a Ásia. A logística vai mudar completamente. Com a BR-319 e mais essa ferrovia, muda tudo aqui no Amazonas.

UMA DAS INICIATIVAS DA FEIRA FOI A CARTA DA AMAZÔNIA, COM UMA SÉRIE DE INTENÇÕES. COMO ESSES COMPROMISSOS SERÃO ACOMPANHADOS?

Nós vamos cobrar.

Eu faço parte do Conselho da Confederação Nacional do Transporte e sou diretor da NTC, a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística. No ano que vem assumo a vice-presidência da CNT. Vamos cobrar permanentemente do governo e de quem precisar cobrar, para que essas coisas não fiquem guardadas. Não vão ficar.

QUAIS SÃO AS PRIORIDADES?

A dragagem dos rios e o acesso aos portos. Hoje o Arco Norte precisa de portos para navio em Barcarena e em Santarém, porque a nossa embarcação chega lá e não tem porto para transferir para o navio.

Essas demandas todas nós vamos discutir com o governo. Inclusive, eu falei para o presidente Lula que precisamos de acesso aos portos. Falei sobre a questão da BR-163, que falta 30 quilômetros de asfalto. Faz uns seis anos que concluíram a BR, mas não asfaltaram esses 30 quilômetros.

Falei também sobre a BR-174,

que está cheia de buracos. Essas coisas nós vamos ter que brigar com o governo, discutir. A BR-319 eu acredito que vai acontecer. E tem a BR-364, que vai de Rio Branco a Cruzeiro do Sul, no Acre, que também está precisando de recapeamento. Tudo isso são assuntos pelos quais vamos brigar para que aconteçam dentro da Amazônia.

VAMOS COBRAR PERMANENTEMENTE DO GOVERNO E DE QUEM PRECISAR COBRAR, PARA QUE ESSAS COISAS NÃO FIQUEM GUARDADAS. NÃO VÃO FICAR.

O SENHOR CHEGOU AO AMAZONAS EM 1976 E CONSTRUIU UM GRUPO QUE HOJE CONTA COM 5.500 COLABORADORES. COMO FOI ESSA TRAJETÓRIA E O QUE MUDOU NA LOGÍSTICA DA AMAZÔNIA AO LONGO DESSAS DÉCADAS?

Eu cheguei aqui em 1976. Era caminhoneiro autônomo, tinha um caminhão que já tinha dez anos de vida, e cheguei aqui com os clientes todos pedindo, “pelo amor de Deus”, para a gente trazer móveis de caminhão, porque naquela época os móveis chegavam aqui de navio, no porão do navio. Não tinha contêiner e chegava tudo quebrado.

Eles falavam: “Olha, nós precisamos de mercadoria para vender, nós não queremos dinheiro de seguro da carga”. E me elogiaram muito por ter trazido móveis direto do Rio Grande do Sul para cá.

Isso ficou na minha cabeça. Na segunda viagem, meu irmão veio junto comigo, porque a minha mãe pediu para ele vir. Ele estava muito desgostoso, tinha tombado o caminhão dele. Aí eu disse para ele ir na viagem. Naquela época eu vinha de balsa, demorava 11 dias para chegar. Eu disse para ele: “Vamos montar uma empresa lá, o mercado está pedindo para a gente montar uma empresa para transportar móveis”. Ele disse: “Faz o que tu quiseres”. Eu perguntei: “Tu vais descarregar e carregar o caminhão?”. Ele disse: “Vou, isso eu faço, eu resolvo”.

Eu fui visitar os clientes e todos acharam maravilhoso. Eu disse para eles: “Olha, eu tenho três caminhões e vou transportar móveis para vocês”. Eles responderam: “É o que nós precisamos”. Mandaram tirar xerocópia dos pedidos e entregar para o gaúcho. Tinha uma confiança muito grande. Apesar de terem me conhecido pela segunda vez, confiaram em mim e mandaram entregar os pedidos.

Eu já pedi para a minha mãe registrar a empresa lá e, quando eu cheguei, já tinha um monte de móveis dentro da minha casa, porque não tinha onde botar. Ela alugou o caminhão e mandou

botar lá em casa. Quando eu cheguei em casa, carreguei aquele caminhão e o meu irmão veio com ele. Mas aí já veio pela BR-319. Veio pela BR Cuiabá-Porto Velho. Tinha 1.500 quilômetros de chão. Depois chegava em Porto Velho e dividia a carga, porque só passava caminhão toco com quatro toneladas e caminhão trucado com seis, para não danificar o asfalto.

A gente saía de manhã de Porto Velho e, à noite, chegava aqui do lado de lá do rio. Dormia no caminhão e, de manhã, pegava a primeira balsa. Vinha para cá e já estava em Manaus.

Foi um começo. Eu fiquei no Sul, comprei dois caminhões. Eu tinha uma Brasília do ano, paga, em casa. Vendi, juntei com mais um dinheirinho que eu tinha e comprei dois caminhões, um 1976 e um 1974, para pagar em 24 meses. Carreguei os caminhões e já vim para cá com eles.

Assim foi. O mercado aqui foi crescendo, Manaus crescendo. Na época tinha 200 mil habitantes. Manaus crescia e exigia cada vez mais. Os clientes me diziam: “Compra caminhão, porque nós queremos mais mercadoria que você traga para cá”. Praticamente me empurraram para o crescimento.

Eu nunca tirei dinheiro do caixa. Sempre reinvesti mais do que ganhava. Estava sempre devendo, mas conseguimos montar uma empresa. De lá para cá, a gente usa esse hábito: tudo que ganha na empresa, aplica

na empresa. Hoje trabalho eu, meus filhos e o meu irmão, mas todo mundo vive de salário. Nada de meter a mão no caixa. O que sobra é reinvestimento. E assim a Bertolini cresceu.

**EU SOU GAÚCHO,
SEMPRE FALEI QUE
O GAÚCHO É MUITO
HOSPITALEIRO, MAS
O AMAZONENSE
É MUITO MAIS
HOSPITALEIRO DO
QUE O GAÚCHO.
CHEGUEI AQUI E
FUI RECEBIDO DE
BRAÇOS ABERTOS.**

**QUAL É O TAMANHO DA
BERTOLINI HOJE?**

A Bertolini hoje tem 1.700 carretas, 500 caminhões e 5.500 empregados diretos, espalhados pelo Brasil, boa parte aqui na Amazônia.

Temos 1.000 funcionários

no estaleiro, na Beconal. Temos uns 250, 300 na fábrica de semirreboques. E aqui na Bertolini temos uma quantidade enorme de funcionários, porque temos uma oficina de manutenção de frota bastante grande, que consome muita mão de obra.

Também temos as obras. Eu gosto de obra, a gente vive construindo, não para de construir. Tenho 100 pessoas que trabalham comigo diretamente, fora os contratos que fazemos com empreiteiros.

A Bertolini veio para a Amazônia para ficar. Eu sou gaúcho, sempre falei que o gaúcho é muito hospitaleiro, mas o amazonense é muito mais hospitaleiro do que o gaúcho. Cheguei aqui e fui recebido de braços abertos.

Como sou empreendedor nato, a maioria dos investimentos da nossa empresa está dentro da Amazônia, seja aqui, seja no Pará. Muito mais na Amazônia do que nos outros estados. Por isso digo que o Amazonas me adotou.

Recebi o título de cidadão amazonense há muitos anos, na Assembleia Legislativa do Estado. Então me sinto muito feliz aqui.

CONECTAMOS FRONTEIRAS. MOVIMENTAMOS NEGÓCIOS.

Única transportadora
brasileira apta a operar na
Guiana Inglesa

+ de 500
carretas de carga
frigorífica

Especialista
em Transporte
Internacional da
América do Sul

Atendimento
em todo o
**território
nacional**

Com uma trajetória de mais de 20 anos de credibilidade, a **Larifo Transportes** conecta Manaus com destinos no Brasil e na América do Sul com segurança, precisão e compromisso. Nossa experiência no transporte nacional e internacional garante ao cliente a tranquilidade de saber que sua carga está em mãos de especialistas — do embarque à entrega. **Exportação é com a Larifo Transportes.**

LARIFO[®]
TRANSPORTES

Nacional e Internacional

☎ 0800 657 2003

✉ contato@larifotransportes.com.br





TranspoAmazônia movimenta R\$ 1,16 bilhão em negócios

Balanço da Fetramaz aponta maior volume de negociações nos setores de veículos, tecnologia para transporte e combustíveis



A terceira edição da TranspoAmazônia movimentou R\$ 1,16 bilhão em negócios este ano, segundo balanço divulgado pela Federação das Empresas de Logística, Transporte e Agenciamento de Cargas da Amazônia (Fetramaz). O resultado coloca a iniciativa entre os principais encontros comerciais do setor, já com data marcada para a próxima edição em 2027.

O levantamento feito pela entidade com expositores, visitantes e especialistas mostra que os segmentos com maior volume de negócios foram comercialização de veículos, com 20,7% das negociações, tecnologia para transporte e logística, com 11,2%, e combustíveis e lubrificantes, com 10,6%.

O desempenho comercial também apareceu na avaliação dos expositores. Segundo a Fetramaz, 53,5% das empresas participantes fecharam negociações ativas ou acima do esperado durante a feira. Outros 40% afirmaram esperar a concretização de propostas em até 30 dias.

3ª edição do evento reuniu milhares de visitantes no Centro de Convenções Vasco Vasques



Para 81% dos expositores, a Transpo-Amazônia teve desempenho superior ao de outros eventos nacionais do setor.

“O balanço confirma a força do setor e a confiança do mercado na Região Norte. Entregamos resultados concretos, superamos metas e mostramos ao Brasil que a Amazônia é estratégica para a logística nacional. Com essa base sólida, tenho certeza que a edição de 2027 será ainda maior, porque o empresariado viu que aqui se faz negócio de verdade”, destaca o presidente da Fetramaz e idealizador do evento, Irani Bertolini.

Contratos ainda em negociação

Além dos negócios fechados durante a feira, parte dos resultados deve aparecer nas semanas seguintes. Entre os visitantes, 50,5% informaram que pretendem fechar propostas ou contratos em até 30 dias.

A feira recebeu mais de 15 mil visitantes no Centro de Convenções Vasco Vasques, em Manaus. Segundo a organização, o público foi formado majoritariamente por profissionais ligados ao transporte, logística e cargas.



O balanço aponta ainda aprovação de 86% dos visitantes. Outro dado citado pela Fetramaz é que 80% do público ampliou sua rede profissional durante o evento, o equivalente a oito em cada dez visitantes com novos contatos de negócios.

Expositores devem voltar em 2027

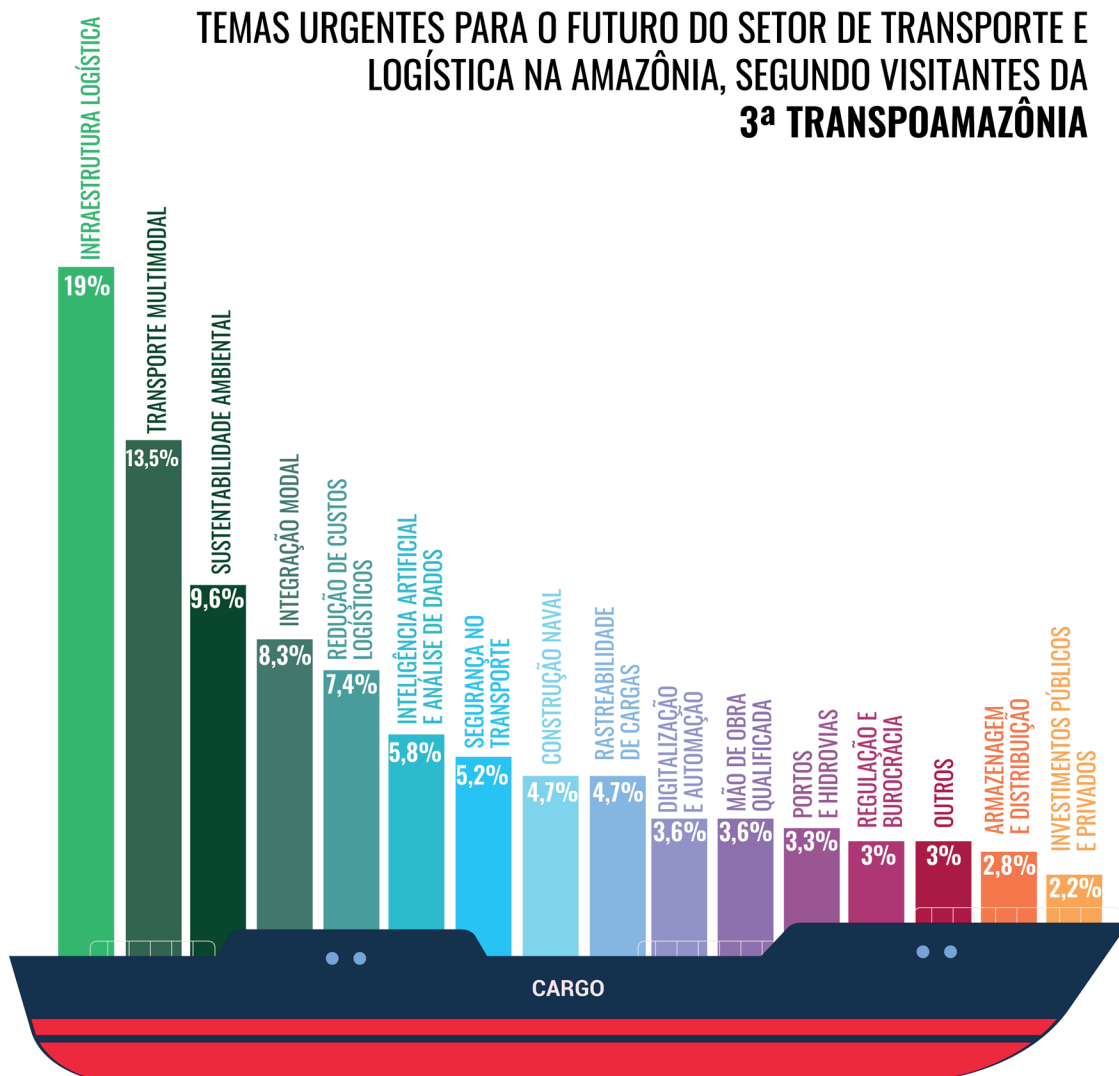
A próxima edição da TranspoAmazônia já está confirmada para maio de 2027. Segundo a Fetramaz, 90% dos expositores deste ano indicaram intenção de participar novamente.

O dado reforça a leitura de que a feira conseguiu atrair empresas interessadas no mercado logístico amazônico, especialmente em segmentos ligados à renovação de frota, equipamentos, combustíveis, lubrificantes, tecnologia e soluções para transporte.

A edição de 2026 também teve presença de entidades como a Câmara Internacional da Indústria de Transporte (CIT) e a Confederação Nacional do Transporte (CNT). A programação foi transmitida on-line para 65 países, ampliando o alcance institucional do evento.

Novos negócios devem ser firmados mesmo após o fim da feira

TEMAS URGENTES PARA O FUTURO DO SETOR DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA NA AMAZÔNIA, SEGUNDO VISITANTES DA 3ª TRANSPOAMAZÔNIA



Logística em evidência

A TranspoAmazônia ocorreu em um momento de maior atenção à infraestrutura logística da Amazônia. Durante o período, representantes do setor produtivo e do poder público discutiram temas como BR-319, hidrovias, transporte de cargas, cabotagem, financiamento, renovação de frota e integração entre modais.

O evento também coincidiu com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva em Manaus e com anúncios federais

voltados à infraestrutura de transporte na região, incluindo obras, projetos e investimentos discutidos com representantes do setor produtivo.

“O legado da TranspoAmazônia 2026 alcança toda a sociedade do Norte. Colocamos a região no centro da discussão logística do país e mostramos nossa capacidade de entrega e organização. Por isso, já deixo o convite, nos vemos de 19 a 21 de maio de 2027, numa edição que vai consolidar a região como hub logístico mundial”, afirma Bertolini.

Videomonitoramento inteligente

Detecte proativamente ameaças e inicie respostas informadas para manter seu site seguro com câmeras de segurança alimentadas por IA para fábricas e sistemas de câmeras de fabricação.



Aponte a câmera para o QR-Code e conheça nossos produtos e soluções.

✉ contato@tecnoradioam.com.br

☎ (92) 3231-1819



PELCO™

AVIGILON™



De olho no crescimento do PIM, **Adukargo** anuncia R\$ 32 milhões em investimentos nos próximos três anos

A Adukargo Transportes, especializada em logística e comércio exterior, mantém o propósito de continuar investindo no desenvolvimento da região Norte. Com trajetória iniciada em 2006 no Polo Industrial de Manaus (PIM), a empresa está de olho nos futuros negócios a serem efetivados com a instalação de mais de 200 novas empresas, conforme informações da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa) com base em projetos aprovados. Somado a isso, a empresa observa que os principais portos

de Manaus, Chibatão e Super Terminais, estão investindo fortemente em suas infraestruturas operacionais.

Todo esse cenário positivo propicia um novo ânimo aos investidores, e a Adukargo identifica a necessidade de expandir seus negócios na capital amazônica. Para isso, planeja investimentos de R\$ 32 milhões nos próximos três anos, que permitam aumentar sua capacidade atual de 7.000 transportes por mês entre matéria-prima e produtos acabados e sua estrutura operacional capaz de armazenar

2.500 contêineres em seus terminais de carga para uma nova capacidade de 12.600 transportes e 4.500 contêineres armazenados em nossos terminais de carga.

Vale destacar que a atuação da organização está diretamente voltada ao suporte dado às atividades econômicas da região Norte, especialmente em um contexto no qual o Polo Industrial de Manaus e os fluxos de cargas nacionais e internacionais exigem soluções logísticas bem estruturadas. Por meio de seus serviços, a Adukargo con-

tribui para que mercadorias, insumos e produtos acabados sejam movimentados com mais segurança, organização e previsibilidade.

NOVAS OPORTUNIDADES

A participação da Adukargo na terceira edição da TranspoAmazônia 2026, realizada em Manaus, em maio deste ano, representou um momento de fortalecimento institucional, aproximação com o mercado e a reafirmação do compromisso da empresa com o desenvolvimento logístico regional, segundo os executivos.

A direção da Adukargo avalia que o ambiente gerado no evento, que reuniu empresas, autoridades, especialistas e lideranças do setor de transporte e logística, vai propiciar a geração de negócios, troca de conhecimento e construção de soluções para os desafios da Região Norte.

O diretor de Operações Logísticas da Adukargo, Francisco Bonates, afirmou que a presença da empresa na TranspoAmazônia 2026 foi excelente, consolidando uma oportunidade para a organização apresentar sua experiência operacional, ampliar relacionamentos e contribuir com discussões fundamentais para o futuro da logística regional.

“Num território marcado por grandes distâncias, sazo-

nalidade dos rios, desafios de infraestrutura e necessidade constante de integração entre modais, a empresa levou para o evento sua visão prática de quem atua diariamente com transporte, armazenagem, terminais de contêineres, carga refrigerada e operações voltadas à importação, exportação e cabotagem”, informa o diretor.

“Nesse contexto, a Adukargo mostrou sua capacidade de oferecer estrutura, segurança, controle operacional e atendimento personalizado, elementos essenciais para atender indústrias, operadores e clientes que dependem de eficiência, confiabilidade e agilidade em suas cadeias de suprimentos”.

O executivo destacou também que a feira se traduz em um espaço estratégico para a valorização das empresas que conhecem a realidade amazônica e compreendem a importância de soluções logísticas adaptadas ao perfil da região.

“Nesse contexto, a Adukargo mostrou sua capacidade de oferecer estrutura, segurança, controle operacional e atendimento personalizado, elementos essenciais para atender indústrias, operadores e clientes que dependem de eficiência, confiabilidade e agilidade em suas cadeias de suprimentos”, assinala.

No decorrer do evento, a Adukargo teve a oportunidade de fortalecer sua rede de contatos, dialogar com parceiros, prospectar novas oportunidades e acompanhar tendências que apontam para uma logística cada vez mais integrada, tecnológica e sustentável.

“A presença de players nacionais e internacionais, além de representantes do setor público e privado, reforçou a relevância da TranspoAmazônia como um dos principais fóruns de discussão sobre o papel da Amazônia no mapa logístico do Brasil e das Américas”, assegura Bonates.

LEQUE OPERACIONAL

Especializada em logística e comércio exterior, com ação integrada para realizar operações mais ágeis, seguras e eficientes, a Adukargo Transportes construiu sua atuação, nessas duas décadas de operação, oferecendo serviços voltados à operação logística, transporte e armazéns gerais. A empresa tem focado sua atuação em armazenagem, carga refrigerada, terminais de

contêineres e transporte de cargas ligadas à importação, exportação e cabotagem, atendendo demandas que exigem estrutura, controle operacional, segurança e eficiência.

“Esse tem sido o diferencial competitivo da Adukargo nos 20 anos de atuação na região, levando produtos acabados do PIM para outras regiões do país e trazendo cargas para abastecer o mercado local”, assegura o Diretor Financeiro e Administrativo da Adukargo Transportes, Marcelo da Costa Lima.

Outro diferencial oferecido pela Adukargo Transportes está no fato de fazer parte do ranking das melhores empresas para se trabalhar no Brasil, pela certificadora Great Place To Work (GPTW). Trata-se de um selo de excelência em ambiente de trabalho, onde são avaliados pontos como confiança, respeito e o orgulho dos colaboradores de fazerem parte da empresa, haja vista que a pesquisa é feita diretamente com os trabalhadores.

“A premiação se traduz num diferencial competitivo para as empresas e um importante fator de engajamento e retenção dos colaboradores”, afirma Marcelo Lima.

EXPERIÊNCIA COMPARTILHADA

A Adukargo faz parte do Grupo Aduana, composto ainda pelas empresas Amazoncarga e

Kamarim, combinando experiência, tecnologia e gestão estratégica para otimizar resultados e reduzir riscos em toda a cadeia logística. A diretoria explica que o grande diferencial do grupo está no atendimento próximo e personalizado, entendendo cada cliente como único para desenvolver soluções sob medida que aumentam a performance operacional, fortalecem parcerias de longo prazo e garantem excelência em cada etapa, da origem ao destino.

Fundado em 1978, o Grupo Aduana é um dos pioneiros e mais consolidados operadores logísticos de Manaus, com forte presença nas principais cadeias logísticas do PIM. O Grupo aten-

de grandes indústrias e empresas do comércio, oferecendo soluções integradas de logística, despacho aduaneiro, agenciamento de frete internacional e armazenagem, realizados pelas empresas Aduana, Adukargo, Amazoncarga e Kamarim, cuja linha de atuação abrange desde o despacho aduaneiro e consultoria especializada até transporte, armazéns gerais, terminais de contêineres e locação de equipamentos.

Gerando postos de trabalho para aproximadamente 300 colaboradores diretos e 100 indiretos, o Grupo Aduana é apontado como referência entre os principais operadores logísticos.





1^a MISSÃO EMPRESARIAL

CONEXÃO AMAZÔNIA



BRASIL | GUYANA

17 A 20 DE AGOSTO DE 2026

Uma imersão na economia que mais cresce no mundo. Venha conhecer a nova fronteira logística da Amazônia.
VAGAS LIMITADAS.



Para mais informações
aponte a câmera

Realização:



Apoio:



**CÂMARA
DE COMÉRCIO**
Brasil - Guayana

Media Partner:



Cabotagem cobra estrutura além da dragagem

Com cabotagem responsável por até 70% das cargas no Amazonas, operadores cobram portos, sinalização e gestão integrada para reduzir improvisos e manter o abastecimento industrial

POR SILVIO LIMA

O tipo de transporte mais usado para movimentação de cargas no Amazonas sofre com gargalos que não se resumem à profundidade dos rios. A cabotagem, que é a navegação entre portos de um país, movimenta entre 60% e 70% das cargas no estado, mas carece de infraestrutura para garantir regularidade operacional ao longo de todo o ano, e soluções muito além da dragagem executada nos anos recentes.

A cobrança vem de operadores logísticos, de empresários ligados ao Polo Industrial de Manaus e especialistas no assunto. Componentes, peças industriais e mercadorias usados pelas fábricas instaladas na Zona Franca dependem da operação regular dos navios e dos corredores fluviais até a capital amazonense.

Sem sinalização, estrutura portuária, acesso aos terminais e coordenação operacional, a navegação seguirá exposta a interrupções, improvisos e perda da confiabilidade.

O diretor da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem, Felipe Cassab, afirma que a deficiência estrutural ainda limita a eficiência logística da região.



 KAMILLY PEQUENO



Cabotagem é o principal modal de transporte utilizado pelo setor produtivo do Amazonas



(1-2) Operação ship-to-barge realizada pela Atem na estiagem de 2024

“O grande desafio da cabotagem aqui é realmente essa carência e a ausência da infraestrutura, incluindo a passagem do navio dentro dos portos. A gente precisa discutir a estruturação completa da hidrovia. Isso envolve dragagem, sinalização, criação de boias e toda a infraestrutura necessária para garantir navegabilidade e continuidade da operação”, diz.

A fala desloca o debate da emergência para o planejamento do sistema. Em 2023, a seca interrompeu a navegação para navios de grande porte no Rio Negro durante mais de um mês, com efeitos na cadeia de suprimentos de todo o Polo Industrial.

O prejuízo do setor privado foi de

R\$ 1,4 bilhão – com a movimentação de contêineres e outros custos, de acordo com Augusto Rocha, coordenador das Comissões de Competitividade e de Logística do Centro da Indústria do Amazonas (Cieam).

Naquele que foi o primeiro de dois anos consecutivos de seca extrema na Amazônia, ficou claro que a ausência de investimentos prejudica o maior polo industrial da região Norte.

Para a Abac, embora a dragagem seja necessária, ela é insuficiente. A cabotagem depende do funcionamento conjunto de uma cadeia operacional para funcionar, e quando uma parte dessa estrutura falha, o impacto chega à indústria e também ao varejo.



FOTODIVULGAÇÃO

Indústria não pode parar

Os entraves logísticos dos últimos anos obrigaram empresas do Polo Industrial de Manaus e operadores logísticos a buscar soluções emergenciais para manter o abastecimento do Amazonas.

“O serviço não pode parar. O navio precisa continuar operando porque a necessidade da indústria continua existindo. Em muitos momentos foi a iniciativa privada tentando buscar alternativas para manter o atendimento da sociedade e da indústria diante da ausência de infraestrutura adequada”, afirma Cassab.

Uma destas iniciativas foi a do grupo Atem, que entre o fim de 2024 e início de 2025 movimentou mais de 500 milhões

de litros de combustíveis para os mercados do Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima.

Em uma das frentes de atuação, para levar combustível para municípios do interior, foi preciso fazer o transbordo de combustíveis para balsas menores, com calados que permitiam a travessia em determinados trechos dos rios.

Outra frente de atuação foi para garantir a chegada de produtos à refinaria, que abastece as distribuidoras da região. A operação no município Itacoatiara (AM) foi feita onde o nível do Rio Amazonas permitia o fundeio dos navios com cargas de até 60 milhões de litros de combustível.

Em ações chamadas ship-to-barge, as cargas eram transferidas para balsas com

(3)
Pier flutuante
em Itacoatiara
ganhou
destaque
nacional



Tefé, 2024. Estiagem nos anos recentes afetou a navegação e expôs precariedade da infraestrutura logística

capacidade média de 4 milhões de litros/cada. A estratégia foi implantada pela Atem a partir de 2023.

Em 2024, os portos Chibatão e Super Terminais deslocaram parte de suas estruturas também para o município do Itacoatiara. A estratégia foi montar portos provisórios para permitir que navios atracassem no terminal e aliviassem os contêineres para as balsas para reduzir o calado e seguir viagem até Manaus.

Perda não é só financeira

Na avaliação da Abac, o prejuízo não é apenas financeiro. A precariedade reduz também a confiabilidade do serviço e afeta diretamente a capacidade de planejamento de uma indústria que faturou quase R\$ 230

bilhões no ano passado e projeta ultrapassar os R\$ 240 bilhões em 2026.

“O maior prejuízo é a perda de confiabilidade do serviço. A indústria precisa saber que a carga vai chegar no prazo para conseguir planejar produção, estoque e operação. Manaus depende da cabotagem, e sem estrutura adequada o impacto chega rapidamente ao custo logístico de toda a região”, explica Cassab.

Para a indústria amazonense, a operação aquaviária interfere no cronograma das fábricas, na formação de estoques, no custo financeiro e na capacidade de entrega.

Sem previsibilidade, empresas como a Moto Honda e outras têm trabalhado com a ampliação do estoque de insumos, em preparação para a estiagem, para evitar que as linhas de produção fiquem paradas.



1 DIVULGAÇÃO/ATEM

Dragagem no calendário

No Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), a tentativa é transformar a dragagem em operação previsível. O engenheiro civil e assessor técnico do órgão, Érick Luiz de Freitas, afirma que o Dnit mantém quatro contratos ativos de dragagem na Região Norte, com carteira aproximada de R\$ 460 milhões.

“Hoje o Dnit tem quatro contratos de dragagem na Amazônia. São contratos no rio Madeira, no trecho Manaus-Itacoatiara, em Eirunepé e em Cruzeiro do Sul”, diz.

Segundo ele, a estratégia do governo federal é antecipar as operações antes do agravamento da estiagem, quando o rio impõe restrições severas à navegação.

“Nós estamos trabalhando justamente para agir no momento correto. A ideia é antecipar as ações de dragagem para evitar o que aconteceu em anos anteriores, quando os rios já estavam em situação crítica.”

Érick afirma que o monitoramento hidrológico passou a funcionar de forma integrada entre órgãos federais para ampliar a capacidade de planejamento. “Hoje existe uma coordenação maior entre Dnit, Agência Nacional de Águas, Marinha e outros órgãos para acompanhar o comportamento dos rios e planejar as intervenções.”

“Operação é inútil”

Para o Augusto Rocha, do Cieam e professor associado da Universidade Federal do Amazonas (Ufam), é inútil gastar recursos com a dragagem dos rios. “Tenho afirmado desde 2023 para o Dnit, Secretaria de Portos e outros, que a dragagem é inútil. É como secar uma piscina olímpica com copo descartável. É de uma inutilidade gigante”, afirma.

Segundo ele, os números do Rio Amazonas explicam porque a dragagem não funciona. Apenas no trecho onde o serviço

tem sido realizado, a largura é de 4,5 quilômetros. Além disso, na Foz do Amazonas, o volume de água que sai para o mar em 24 horas é o que todas as hidrovias da Europa despejam nos oceanos em um ano inteiro – o que mostra a dimensão da realidade amazônica.

“Precisamos construir um esforço institucional conjunto para estudar aquilo que não sabemos. Vem todo mundo olhar a Amazônia pelo Google e dizer que conhece a região sem nunca ter colocado o pé por aqui”, critica.

Uma das iniciativas propostas é a criação de um laboratório para uma série de estudos, com ao hidrodinâmica dos rios, para só então propor uma solução segura e eficiente. O custo para implantação e custeio gira em torno de R\$ 15 milhões ao ano – abaixo dos R\$ 180 milhões empregados nas dragagens de 2023 e 2024. “Enquanto não estudar o Amazonas, a gente vai ficar jogando dinheiro fora”, pontua.

Concessões entram no debate

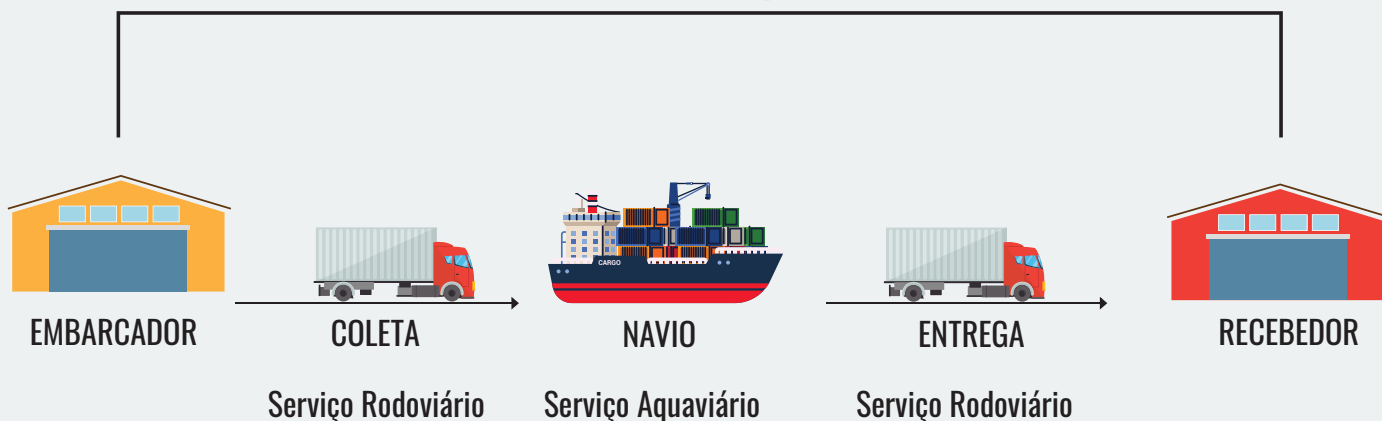
A discussão sobre concessões hidroviárias ganhou espaço nas discussões da TranspoAmazônia 2026, realizada em Manaus. A feira reuniu diversos operadores logísticos nacionais e internacionais.

Felipe Cassab, da Abac, afirma que a concessão precisa ser compreendida como instrumento de estruturação da hidrovia, não como transferência do rio à iniciativa privada. “A concessão da hidrovia não significa privatizar o rio. Significa criar condições permanentes de navegabilidade, com estrutura adequada para garantir o funcionamento do sistema.”

Segundo ele, o setor produtivo não pode depender apenas de ações emergenciais nos momentos em que o rio já está em situação crítica. “A indústria não consegue depender apenas de ações emergenciais quando o rio já está em situação crítica. O que o setor

MACRO PROCESSO DE CABOTAGEM

Cadeia de Transporte



busca é previsibilidade operacional”, diz.

Já o coordenador logístico do Cieam se opõe à medida e afirma que a concessão servirá para o setor privado cobrar pedágio sobre o rio.

Quase R\$ 1 bilhão no radar

Além dos contratos em andamento, o governo federal promete ampliar os investimentos hidroviários no Amazonas. O secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luís Burlier, afirma que os aportes previstos para os próximos anos devem se aproximar de R\$ 1 bilhão.

“Ano passado investimos mais de R\$ 500 milhões em hidrovias no Brasil. Este ano vamos investir ainda mais. Somando dragagem, terminais e outras estruturas, temos quase R\$ 1 bilhão previstos para reforçar as hidrovias no Amazonas”, afirma.

Entre os projetos citados pelo secretário estão as obras da Manaus Moderna e intervenções nos rios Solimões e Amazonas.

Além dos investimentos físicos, o governo federal trabalha em uma reorganização institucional da gestão hidroviária brasileira. A proposta é criar a Comissão

Nacional das Autoridades Hidroviárias, reunindo órgãos federais ligados à operação dos rios e da navegação.

Otto Luís Burlier afirma que o modelo atual ainda sofre com fragmentação administrativa e baixa integração entre as instituições responsáveis pelo setor.

“Hoje muitas decisões acontecem de forma paralela. A comissão vai permitir uma atuação mais coordenada entre os órgãos para melhorar planejamento, dragagem, monitoramento dos rios e gestão das hidrovias”, explica.

Segundo ele, a nova estrutura pretende reunir instituições como Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Agência Nacional de Águas e Marinha do Brasil. “A ideia é sair de um modelo reativo para uma gestão mais preventiva. A Amazônia precisa de previsibilidade logística porque o impacto sobre a indústria é muito grande”, afirma.

A proposta responde a uma cobrança recorrente do setor produtivo, que é tratar a infraestrutura de maneira planejada. Na prática, produzir na Amazônia também depende da capacidade de manter o navio chegando a Manaus.

Nosso combustível é a energia que impulsiona o seu negócio

SOMOS A ATEM DISTRIBUIDORA COM **MAIS DE 30 ANOS DE MERCADO.**
E ESTAMOS NAS CINCO REGIÕES DO BRASIL

✓ **14** ESTADOS

✓ **6** PORTOS

✓ **15** BASES

MAIS DE
✓ **500** POSTOS



TEMOS A MELHOR SOLUÇÃO
DE ABASTECIMENTO PARA SUA EMPRESA!
WWW.ATEM.COM.BR



APRESENTADO POR



LOGÍSTICA QUE TRANSFORMA: Grupo Chibatão

FALAR EM DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO NO AMAZONAS é falar, necessariamente, de logística. Em uma região onde os rios são caminhos, desafios e oportunidades, a capacidade de movimentar cargas com eficiência define o ritmo da indústria, do comércio e do abastecimento. Foi nesse cenário, marcado por complexidades naturais e grandes demandas operacionais, que o **Grupo Chibatão** se consolidou como um dos principais protagonistas da transformação logística da Região Norte.

Nas últimas décadas, Manaus deixou para trás um modelo operacional limitado, mais lento e vulnerável às condições dos rios, para assumir uma po-

sição estratégica nas cadeias nacionais e internacionais de suprimento. Essa virada não aconteceu por acaso. Ela foi construída com investimento, inovação, conhecimento da realidade amazônica e visão de longo prazo.

Antes da modernização portuária, parte importante das operações acontecia no modelo conhecido como “ao largo”. Nesse sistema, embarcações de grande porte permaneciam fundeadas no rio, enquanto a carga precisava ser transferida por balsas até a margem. Era uma operação mais demorada, mais exposta às condições climáticas, ao nível dos rios e a uma série de riscos operacionais, como avarias, atrasos, perdas de produtividade e maior custo logístico.

Para o Polo Industrial de Manaus, esse modelo representava um gargalo direto. Cada atraso na chegada de insumos ou no escoamento da produção afetava a competitividade da indústria. Para o comércio, a dificuldade logística impactava o abastecimento, o planejamento de estoques e o acesso regular a mercadorias. Na prática, a logística ainda era um desafio a ser superado, e não o motor de desenvolvimento que se tornaria anos depois.

A mudança começou com a mecanização das operações portuárias e com investimentos em equipamentos de maior capacidade. Nesse processo, o Porto Chibatão teve papel decisivo ao introduzir os guindastes FCC da Liebherr, que marcaram uma nova fase para a movimentação de cargas na região. A operação ganhou mais escala, mais segurança e mais produtividade, abrindo caminho para um novo padrão logístico no Amazonas.

Com o avanço dos investimentos, essa evolução continuou. Os antigos FCC deram lugar a uma nova geração de equipamentos, com a chegada dos guindastes Liebherr LBS 600 e, posteriormente, dos LBS 800. Projetados para atuação em estruturas flutuantes, esses guindastes ampliaram a capacidade de carga, o alcance e a precisão das operações, consolidando uma estrutura moderna, mecanizada e adaptada às caracterís-

ticas da Amazônia.

Mais do que uma troca de equipamentos, essa trajetória representa uma mudança de patamar. O que antes era uma operação mais vulnerável, manual e demorada, hoje se transformou em um sistema portuário integrado, eficiente e preparado para atender com mais previsibilidade a indústria, o comércio e toda a cadeia de abastecimento regional.

No centro dessa transfor-

"Quando a logística avança, a indústria ganha previsibilidade, o comércio ganha segurança e a população sente os efeitos na ponta. O Grupo Chibatão cresceu entendendo que movimentar cargas na Amazônia é também ajudar a movimentar a economia, gerar oportunidades e garantir que o Amazonas continue conectado ao Brasil e ao mundo".

mação está o Porto Chibatão, estrutura privada instalada às margens do Rio Negro, no coração do Polo Industrial e Comércio de Manaus. Hoje, o complexo reúne aproximadamente 2 milhões de metros quadrados de área operacional, píer com 1.026 metros de extensão, capacidade para atracação de até oito embarcações e operação simultânea de navios, além de uma cadeia integrada de empresas que atuam em diferentes frentes da logística regional.

Para o diretor executivo do Grupo Chibatão, Jhony Fidelis, a evolução da estrutura logística em Manaus representa mais do que ganho operacional. Trata-se de uma mudança de patamar para a economia amazonense.

"Quando a logística avança, a indústria ganha previsibilidade, o comércio ganha segurança e a população sente os efeitos na ponta. O Grupo Chibatão cresceu entendendo que movimentar cargas na Amazônia é também ajudar a movimentar a economia, gerar oportunidades e garantir que o Amazonas continue conectado ao Brasil e ao mundo", afirma.

A trajetória do grupo está diretamente ligada ao legado de José Ferreira de Oliveira, o senhor Passarão, fundador do Grupo Chibatão. Visionário, ele enxergou na logística amazônica não apenas um desafio, mas uma possibilidade concreta de desenvolvimento. Sua história,



construída com trabalho, coragem e ousadia, abriu caminho para uma empresa que hoje combina tradição, tecnologia e capacidade de execução em larga escala.

Esse legado segue vivo na forma como o grupo atua. A lógica de transformar desafios regionais em soluções práticas continua presente nos investimentos em infraestrutura, na ampliação de capacidade operacional, na modernização de equipamentos e na integração entre diferentes modais.

Entre os principais avanços está a operação dos guindastes, incluindo os modelos LBS 600 e LBS 800, que representam uma nova geração de tecnologia portuária para operações em píer flutuante. A estrutura reforça o

posicionamento do Porto Chibatão na vanguarda da engenharia portuária, com maior capacidade de carga, alcance e precisão nas movimentações.

O terminal também conta com 22 RTGs, equipamentos que ampliam a organização dos pátios e aumentam a eficiência na movimentação de contêineres. Somam-se a isso reach stackers, tratores portuários, sistemas de controle, áreas de armazenagem e depots estratégicos, como Marapatá, ligado à ATR Logística, e Delima, ligado à Tomiasi. Esses espaços reforçam o suporte à armazenagem, inspeção, manutenção e reparo de contêineres, contribuindo para reduzir custos e aumentar a fluidez da cadeia logística.

A força do Grupo Chibatão também está na integração entre suas empresas. A JF de Oliveira Navegação representa a origem fluvial dessa história e segue desempenhando papel fundamental no transporte pela malha hidroviária amazônica. A ATR Logística fortalece a conexão rodoviária e multimodal, ampliando a capacidade de atendimento ao setor produtivo. Já a Tomiasi Logística de Projetos atua em operações especiais e cargas de alta complexidade, viabilizando movimentações que exigem planejamento técnico, equipamentos pesados e engenharia operacional.

Essa integração faz com que o grupo não seja apenas um operador portuário, mas um ecossistema logístico completo. Da chegada da carga ao terminal até o transporte, armazenagem, apoio fluvial, movimentação especial e distribuição, a operação atua de forma coordenada para atender as necessidades da indústria, do comércio e de diferentes setores da economia.

“Nosso diferencial está na capacidade de integrar soluções. A Amazônia exige conhecimento técnico, estrutura e resposta rápida. Por isso, trabalhamos com uma visão completa da cadeia logística, conectando porto, navegação, transporte, armazenagem e projetos especiais. É essa integração que gera segurança para quem produz, para quem vende e para quem depende do

abastecimento”, destaca Jhony Fidelis.

A importância dessa estrutura fica ainda mais evidente quando se observa o peso do Polo Industrial de Manaus para a economia regional. A indústria depende de uma logística forte para receber insumos, manter linhas de produção, escoar mercadorias e preservar sua competitividade. Cada ganho de eficiência no terminal se reflete em mais previsibilidade para as empresas instaladas na Zona Franca de Manaus.

Para o comércio, os efeitos também são diretos. Uma logística mais eficiente contribui para maior regularidade no abastecimento, redução de atrasos, melhor planejamento de estoques e mais segurança no fluxo de mercadorias. Em uma região distante dos grandes centros consumidores e produtores do país, essa previsibilidade é essencial para manter a economia funcionando.

A atual gestão corporativa do Grupo Chibatão tem dado continuidade a esse ciclo de expansão e modernização. Sob a condução das diretoras-presidentes Isabele Oliveira e Jéssica Oliveira, da diretora financeira Erisvanha Ramos e do diretor executivo Jhony Fidelis, o grupo segue avançando com investimentos, aprimoramento operacional e fortalecimento institucional, preservando a essência do legado construído

pelo senhor Passarão.

Essa nova etapa combina responsabilidade com o passado e visão de futuro. O compromisso é manter a empresa preparada para os desafios da Amazônia, investindo em tecnologia, segurança, sustentabilidade e capacidade operacional.

“O senhor Passarão construiu uma história baseada em trabalho, coragem e amor pela Amazônia. A nossa responsabilidade é honrar esse legado olhando para frente, investindo em tecnologia, preparando pessoas e fortalecendo a estrutura que ajuda a sustentar a economia do Amazonas”.

Em um ambiente cada vez mais dinâmico, a logística deixa de ser apenas suporte e passa a ser elemento central da estratégia de desenvolvimento regional.

“O senhor Passarão construiu uma história baseada em trabalho, coragem e amor pela Amazônia. A nossa responsabilidade é honrar esse legado olhando para

frente, investindo em tecnologia, preparando pessoas e fortalecendo a estrutura que ajuda a sustentar a economia do Amazonas”, reforça Jhony Fidelis.

Ao longo dos anos, o Grupo Chibatão ajudou a transformar Manaus em um hub estratégico para a Região Norte. Essa posição não se sustenta apenas pelo tamanho da estrutura, mas pela capacidade de adaptação, pelo conhecimento acumulado e pela disposição de enfrentar os desafios próprios da Amazônia com soluções concretas.

Mais do que movimentar contêineres, balsas, equipamentos e cargas especiais, o Grupo Chibatão movimenta uma cadeia inteira de desenvolvimento. Sustenta a indústria, apoia o comércio, contribui para o abastecimento e fortalece a conexão do Amazonas com o restante do país e com o mercado internacional.

Na história recente da logística amazônica, poucas transformações foram tão importantes quanto a modernização da infraestrutura portuária em Manaus. E, nesse processo, o Grupo Chibatão permanece como símbolo de pioneirismo, eficiência e compromisso com a região.

Um grupo que nasceu da visão de um empreendedor amazônico, cresceu com trabalho e segue avançando com a força de uma gestão preparada para o futuro.





Achei o vinho
correto e equilibrado,
taninos macios, álcool
na medida certa,
final médio a longo e
retrogosto agradável.

Acho que
vinho branco
cai muito bem
com peixe.

É nacional?

Êta
vinho
bão!

Sem
colarinho,
por favor.



LER REVISTA COLOCA A SUA OPINIÃO LÁ EM CIMA.

Ler uma revista
é se aprofundar
no seu assunto
preferido de forma
descontraída.
A cada página,
um universo de
informações dos
mais diversos temas.
E você ainda ganha
mais bagagem para
formar uma opinião
forte e consistente.

REVISTAS



ANER

ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DE EDITORES DE REVISTAS

QUEM LÊ REVISTA
TEM OPINIÃO.



Agro amplia carteira da indústria naval no Amazonas

Juruá diz que 60% das encomendas vêm do setor agroindustrial, enquanto estaleiros enfrentam pressão por crédito, aço, engenharia e mão de obra

POR SILVIO LIMA E JHEMISSON MARINHO



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS

Amazonas tem mais de R\$ 1 bilhão em obras navais apenas com recursos do Fundo da Marinha Mercante

A indústria naval do Amazonas ganhou uma nova frente de demanda com o avanço do agronegócio brasileiro nos últimos anos. O movimento mudou a carteira de negócios dos estaleiros, antes concentrada em encomendas locais e pontuais, e ampliou os pedidos ligados ao escoamento de grãos. Em alguns casos, esse novo nicho já representa mais da metade das encomendas.

De acordo com a Federação Nacional das Empresas de Navegação (Fenavega), a navegação está se desenvolvendo mais rápido do que se imaginava, ancorada no avanço da estrutura do Arco Norte, um conjunto de portos acima do Paralelo 16º S, que incluem estados como o Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia e Maranhão.

A rota é atrativa, dada a proximidade com os Estados Unidos, a Europa e a China via Canal do Panamá, e a capacidade de embarque de grãos, que já chega a 60 milhões de toneladas, segundo a Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (Amport).

Desde 2021, o corredor logístico supera os portos do Sul na exportação de milho e soja, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Já dados da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) revelam que esses portos são a principal entrada de adubos e fertilizantes em solo brasileiro, com 13 milhões de toneladas internalizadas em 2025.

Atualmente, o Arco Norte já responde por 45% da movimentação portuária de grãos sólidos no país, uma das principais rotas brasileiras de escoamento de *commodities* agrícolas e minerais.

As exportações de grãos pelo corre-

dor logístico saíram de 36,56 milhões de toneladas em 2021 para 58,06 milhões de toneladas em 2025, um aumento de 59%. O destaque é o Porto de Itaquí, no Maranhão, que partiu de 11,55 milhões de toneladas movimentadas em 2021 para 20,14 milhões de toneladas em 2025, elevação de 74% no período. Também chama a atenção o desempenho registrado em Itacoatiara, que saiu de 3,83 milhões de toneladas escoadas para 11,02 milhões, alta de 188% no período.

“Há 20 ou 30 anos, quando o (André) Maggi começou a puxar soja pelo Rio Madeira, falávamos em 300 mil ou 400 mil toneladas. Hoje estamos em torno de 16 milhões de toneladas, sem contar o Tapajós e o próprio Amazonas, a navegação de petróleo, a soja do Mato Grosso, a soja produzida em Rondônia e a soja produzida no Pará”, afirma o presidente da Fenavega, o amazonense Raimundo Holanda.

O executivo explica que o movimento se reflete na indústria naval. “Quanto mais produção temos, mais embarcações precisamos. Isso vai alavancar a indústria naval em menos tempo do que a gente pensa”, diz Holanda.

No Juruá Estaleiro e Navegação, em Iranduba, o agro responde hoje por cerca de 60% da carteira de encomendas, segundo Marcelo Dibo, executivo da empresa. Os outros 40% estão concentrados principalmente em terminais portuários, combustíveis e projetos ligados ao setor mineral, incluindo embarcações construídas no Amazonas com destino a países como o Paraguai.

“O agro fomenta toda essa cadeia. A gente desenvolve, qualifica as pessoas, prepara para atender essa demanda inicial e, a partir disso, começa a abrir espaço para outros nichos de embarcação e de mercado”, afirmou Dibo, durante debate na TranspoAmazônia 2026, rea-



DIVULGAÇÃO

As exportações de grãos pelo corredor logístico saíram de 36,56 milhões de toneladas em 2021 para 58,06 milhões de toneladas em 2025, um aumento de 59%.

lizada em maio, em Manaus.

A demanda do agro começa por embarcações mais simples, como barcas. Conforme a carteira avança, os estaleiros precisam entregar projetos mais complexos, como empurradores, embarcações de apoio e soluções com sistemas elétricos, tubulação, automação e áreas de acomodação.

“Normalmente, o setor começa com produtos mais simples, como a barca, que exige basicamente aço e montagem. Depois, entram embarcações mais complexas, como empurradores, que já exigem sistemas elétricos, tubulação, automação, conforto e uma série de equipamentos embarcados. Isso muda completamente o nível de exigência da engenharia e da execução”, explica Dibo.

Contratos e investimentos

A indústria naval amazonense soma mais de R\$ 1,2 bilhão em financiamentos,

considerando apenas aqueles contratados pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM). São quase 200 obras em andamento, como a construção de embarcações e outras estruturas voltadas ao transporte fluvial.

Além desse volume, foram aprovados outros R\$ 511 milhões em 2025 para 88 projetos de construção de barcas graneleiras, balsas-tanque, empurradores fluviais e outros equipamentos.

Em março deste ano, o estado teve mais de R\$ 409 milhões aprovados para 41 projetos, com previsão de mais de 600 empregos diretos. Do total aprovado, R\$ 380,3 milhões são destinados à GDE Transportes Ltda (Grupo Dislub-Ecuador) para a construção de 35 embarcações. Para a Companhia de Navegação da Amazônia são R\$ 23,4 milhões para a construção de cinco embarcações. Já para a Camorim Serviços Marítimos S.A. são R\$ 6 milhões para serviços de manutenção, reparo e docagem.

Em maio, durante visita a Manaus e Iranduba, o presidente Luiz Inácio Lula da

PRINCIPAIS PORTOS DO ARCO NORTE

(norte/nordeste)



O **Arco Norte** é um complexo logístico formado por portos e estações de transbordo nas regiões Norte e Nordeste do Brasil. Ele funciona como uma rota alternativa para escoar grãos e importar fertilizantes, encurtando distâncias em comparação aos portos do Sul e Sudeste e reduzindo significativamente os custos de frete.



Silva anunciou novos investimentos para a indústria naval. A Transpetro confirmou a construção de 18 barcaças para transporte de combustível marítimo, com investimento previsto de R\$ 303,5 milhões. As embarcações serão produzidas no Amazonas e usadas no abastecimento de bunker nos principais portos do país.

Em Iranduba, foi lançada uma nova barcaça construída no Estaleiro Juruá, dentro de um contrato financiado pelo Fundo da Marinha Mercante. O acordo prevê a produção de 128 barcaças e três empurra-dores.

A indústria naval amazonense reúne estaleiros como Eram, Bibi, Juruá e Beconal, entre outros, que atuam na construção, manutenção e modernização de embarcações. Segundo estimativas apresentadas na TranspoAmazônia, o Juruá movimentará cerca de R\$ 600 milhões por ano. A Beconal e outras empresas do setor giram em torno de R\$ 200 milhões anuais.

Do agro para outros mercados

O agro tem sustentado a carteira de negócios dos estaleiros, mas outros segmentos estão no radar do setor, como a mineração e o gás natural, além do potencial a partir da exploração do petróleo na Foz do Amazonas.

Parte da carteira do Juruá, por exemplo, inclui a construção de embarcações em Iranduba que seguem para o Paraguai, em projetos ligados à mineração.

As embarcações são lançadas no estaleiro, transportadas até Belém e, de lá, seguem empilhadas em outra embarcação. O navio percorre o litoral brasileiro até chegar ao destino final.

“São embarcações que construímos aqui na Amazônia. Elas são lançadas no estaleiro, transportadas para Belém, onde são empilhadas em outra embarcação que roda toda o litoral brasileiro até chegar lá embaixo, no Paraguai”, explica Marcelo Dibo, do estaleiro Juruá.

Avanço de encomendas ligadas ao agro, combustíveis e novas rotas logísticas revela potencial da indústria naval local

Acompanhe o Site da **PIM Amazônia**

Mundanças movem a economia.
Há 15 anos a PIM vem evoluindo para levar informação de qualidade a você.

REPORTAGENS EXCLUSIVAS

MENU Q NEWSLETTER

PIMAMAZÔNIA
POLÍTICA • INDÚSTRIA • MEIO AMBIENTE

ASSINE

Login

Aumento do salário mínimo em 2026 deve ter impacto maior nas administrações municipais do Norte, aponta Dieese

Reajuste deve injetar R\$ 81,7 bilhões na economia brasileira, com R\$ 39,1 bilhões concentrados nos benefícios previdenciários



BIOECONOMIA

Da casa de farinha ao artesanato: comunidades ribeirinhas reinventam o turismo no Maranhão

Comunidades de Barreirinhas transformam saberes tradicionais em experiências turísticas que geram renda, valorizam a cultura local e estimulam a bioeconomia

MEIO AMBIENTE

Com redução de 75% nos focos de queimadas, Acre avança em ações de combate aos ilícitos ambientais

O Acre encerrou 2025 com um dos melhores desempenhos de sua história no enfrentamento às queimadas ilegais. Dados do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe), validados pelo Centro Integrado de Geoprocessamento e Monitoramento Ambiental (Cigma) da Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Acre (Semma), apontam uma redução expressiva de 75% nos focos de calor [...]

ECONOMIA

Sebrae alerta microempreendedores para golpes frequentes no início do ano

Criminosos usam falsas cobranças, mensagens e sites fraudulentos para enganar MEIs em um período de maior movimentação financeira

ECONOMIA

Pix é a forma de pagamento preferida por quase 6 em cada 10 donos de pequenos negócios



ATUALIZAÇÕES DIÁRIAS



Cadastre-se e receba nossas newsletters gratuitas

Acompanhe nossas redes sociais





Terminal da Atem em Belém vira base de operação inédita de logística fluvial na América do Sul

Manobra já levou 96 barcaças em navios de carga pesada e revelou capacidade portuária da Amazônia em projetos de integração regional

FOTOS: DIVULGAÇÃO / ATEM



O Terminal de Uso Privado (TUP) da Atem, em Belém, foi usado como base de uma operação inédita na navegação sul-americana. A ação, realizada pela primeira vez no final de 2025, envolveu o embarque de 16 barcas empilhadas transversalmente no navio de carga pesada AAL Hamburg e mostra a capacidade da infraestrutura portuária amazônica em operações de alta complexidade logística. Desde então, o terminal já recebeu cinco manobras desse porte, com envio de 96 barcas.

As embarcações foram transportadas para integrar a frota fluvial da LHG Logística na Hidrovia Paraguai-Paraná, uma das principais rotas de escoamento de cargas do interior da América do Sul. O projeto conecta áreas produtoras do Centro-Oeste brasileiro ao Uruguai, em uma cadeia voltada ao transporte regional de minério.

ESQ.- Cinco manobras já foram realizadas no terminal privativo da Atem em Belém

DIR. - Içamento de barcas de aproximadamente 380 toneladas empregou guindaste de alta precisão



Operação teve repercussão no Uruguai e na Argentina

A operação no terminal da Atem envolveu o içamento de barcas de aproximadamente 380 toneladas cada uma, utilizando o método de elevação em tandem, com guindastes de alta precisão. A manobra exigiu planejamento de engenharia naval, coordenação portuária, controle de segurança e acompanhamento ambiental.

A escolha do terminal de Belém coloca a Amazônia em uma posição diferente na logística regional. Além de corredor natural para cargas fluviais, a região passa a aparecer como plataforma para operações industriais e portuárias de maior complexidade, conectadas a cadeias de transporte que ultrapassam as fronteiras brasileiras.

O caso também reforça a importância dos terminais privados na expansão da infraestrutura logística do Norte

Segundo a Atem, a escolha do terminal levou em conta infraestrutura, localização estratégica e certificações de segurança portuária, incluindo o ISPS-Code, norma internacional voltada à proteção de navios e instalações portuárias.

Operação de alta precisão

A operação mobilizou equipes da Atem Distribuidora e da Navemazônia, braço fluvial do grupo. As equipes atuaram na preparação, posicionamento e movimentação das



barcaças, seguindo o cronograma de içamento dos guindastes.

“Acompanhamos a operação todos os dias, para que tudo saísse perfeito. Como as balsas têm convés aberto, até a chuva era uma preocupação, então precisávamos assegurar que estavam em condições ideais para serem içadas. O time da Navemazônia garantiu que as balsas estivessem na posição e na ordem exata para carregamento”, afirmou Ewerton Camurça, chefe da Base Atem em Belém.

A operação contou com apoio e supervisão de órgãos e parceiros como a Capitania dos Portos da Amazônia Oriental, a Receita Federal, consultores navais e engenheiros portuários.

Cone Sul

O transporte das barcaças faz parte de um projeto financiado pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM), com apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). As embarcações serão usadas na Hidrovia Paraguai-Paraná, rota considerada estratégica para a competitividade do transporte de cargas no Cone Sul.

A hidrovia é vista como alternativa logística relevante por reduzir a dependência do modal rodoviário em longas distâncias e ampliar o uso do transporte fluvial em cadeias de grande volume.

Operação complexa envolveu preparação, posicionamento e movimentação das barcaças



Navio de carga pesada AAL Hamburg recebeu 16 barcasas empilhadas

“O uso do modal fluvial é parte essencial de uma cadeia mais sustentável e eficiente, e o terminal de Belém reafirma nosso compromisso em operar com segurança, excelência técnica e respeito à Amazônia”, afirma André Silva, diretor de Operações do Grupo Atem.

A operação teve repercussão em veículos especializados internacionais, especialmente no Uruguai e na Argentina, que destacaram o embarque como um marco técnico para a navegação regional.

380t

é o peso de cada barcaça transportada a partir do terminal privado da Atem em Belém

A ESTRUTURA CERTA PARA A SUA OPERAÇÃO

Conectando eficiência logística, segurança e desenvolvimento.

Desde 2000, a Aurora EADI Manaus oferece soluções logísticas integradas em Armazém Alfandegado, Armazém Geral e Transporte Rodoviário. Localizada no coração do Polo Industrial de Manaus, destaca-se pela expertise em importação e exportação de cargas secas e refrigeradas, proporcionando segurança, eficiência e agilidade, com redução de custos e otimização operacional para seus clientes.

CARREGAMENTO
DO VEÍCULO EM
ZONA PRIMÁRIA



ARMAZENAMENTO
NO PÁTIO/ARMAZÉM
ALFANDEGADO



TRANSFERÊNCIA
PARA ARMAZÉM
GERAL OU ENTREGA
AO CLIENTE FINAL



Manaus Moderna terá novo porto com investimento de quase R\$ 900 milhões

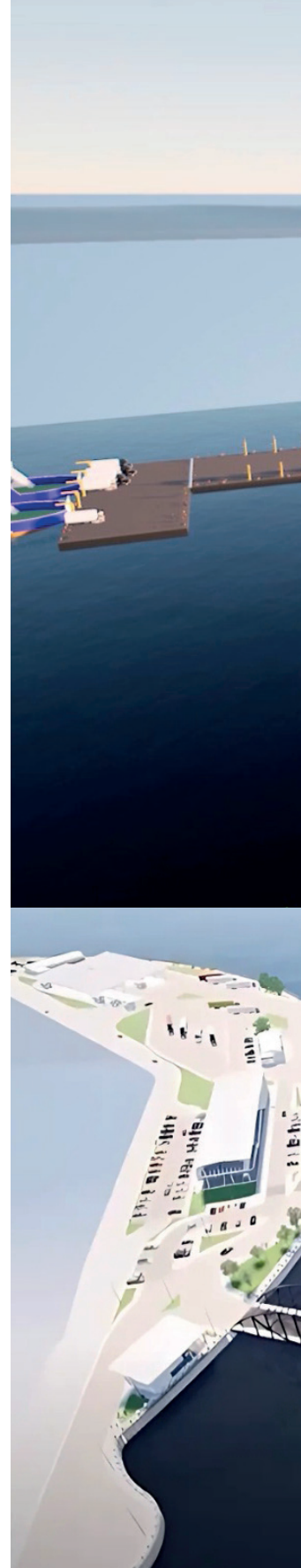
Projeto do Dnit prevê dois tramos, quatro pontes móveis e estrutura para passageiros, cargas e embarcações de diferentes portes no Centro da capital

O Porto da Manaus Moderna deve receber uma nova estrutura federal para reorganizar o transporte fluvial de passageiros e cargas no Centro de Manaus. O projeto está na fase de elaboração do projeto básico e tem investimento previsto de R\$ 875,9 milhões, dentro do Novo PAC.

A obra será implantada em uma área de aproximadamente 38 mil metros quadrados e prevê um projeto urbanístico e paisagístico.

Segundo o diretor de Infraestrutura Aquaviária do Dnit, Edme Tavares, a previsão é iniciar a etapa física da obra em setembro, com a cravação da primeira estaca.

“O Porto da Manaus Moderna vai ser o maior porto público fluvial de passageiros do mundo e porto de pequenas e médias cargas. Ele está na fase agora de elaboração do projeto básico, onde estão havendo muitas discussões com a área de projetos. A gente estima que em setembro a gente vai bater a primeira estaca”, afirmou Tavares à **Revista PIM** durante a TranspoAmazônia, em Manaus.





Maquete do novo Porto da Manaus Moderna: projeto federal prevê dois tramos

A obra mira uma área usada diariamente por passageiros, comerciantes, trabalhadores, operadores de embarcações e transportadores de cargas. A Manaus Moderna concentra parte importante da ligação fluvial entre a capital e o interior do Amazonas, além de operar em uma região de forte movimentação comercial.

Dois tramos e quatro pontes

O projeto prevê dois tramos com quatro pontes móveis, avançando em direção ao canal de navegação, um na Manaus Moderna e outro na Feira da Banana. A estrutura será dividida por tipo de operação. Um tramo será voltado a pequenas e médias embarcações. O outro atenderá embarcações médias e grandes.

Segundo o Dnit, o dimensionamento levou em conta desde catraias até embarcações de grande porte. O projeto foi dimensionado para receber embarcações de grande porte, como o Ferry Boat São Bartolomeu VI, com mais de 80 metros de comprimento e cerca de 768 toneladas de porte bruto.

A estrutura também deve incluir áreas de embarque e desembarque, cargas e encomendas, fiscalização, apoio operacional e acessos para melhorar a circulação entre o porto e a área comercial do entorno.

Obra em área que não pode parar

O ponto mais sensível será executar a obra em uma área que segue funcionando. A Manaus Moderna não é apenas um terminal. É também área de feira, carga e descarga, circulação urbana e embarque de passageiros para o interior.

Segundo Tavares, o Dnit trabalha para reduzir o impacto sobre feirantes, trabalhadores, balsas e operadores locais durante a obra. Uma das soluções em estudo é a criação de uma rampa provisória após a

Manaus Moderna, na entrada do Igarapé do Educandos.

“Durante a obra, um ponto importante é que nós estamos trabalhando para que o impacto seja mínimo ou até zero para os feirantes, para os trabalhadores ali do local, para as balsas também que atuam. Nós estamos tentando prever aí uma rampa de acesso logo após a Manaus, entrando no Igarapé ali do Educandos, que vai haver uma dragagem, inclusive de descontaminação”, afirma.

A ideia é deslocar parte das balsas para a nova rampa enquanto o porto é construído.

“Ao retirarmos as balsas daqui, para que a gente construa o porto da Manaus Moderna, a gente cria ali uma rampa, acho que uns 50 metros, ainda está em estudo, para que esses balseiros possam se deslocar e atuarem ali, de modo que a gente não interfira no trabalho, no comércio local”, diz.

Passageiros, cargas e abastecimento

O novo porto foi planejado para atender transporte de passageiros e pequenas e médias cargas. A estrutura atual da Manaus Moderna opera com forte pressão diária e concentra fluxos diferentes no mesmo espaço: passageiros, mercadorias, encomendas, alimentos, feirantes, carregadores, embarcações regionais e balsas.

O governo federal estima que o novo terminal poderá movimentar cerca de 3,5 milhões de passageiros por ano. A obra também deve atender a logística de abastecimento de municípios do interior, que dependem da navegação para receber produtos enviados a partir de Manaus.

O projeto não elimina os gargalos da navegação regional, mas atua sobre uma etapa concreta da cadeia: o ponto de embarque, desembarque e transferência de cargas no Centro da capital.

Próximas etapas

A ordem de serviço para execução do porto foi assinada em abril, de acordo com o Dnit. O cronograma estabelece que, neste ano, serão desenvolvidos e concluídos os projetos básicos e executivos, etapa inicial de planejamento técnico e detalhamento que antecede a fase de construção.

Após essa etapa, prevista para seis meses, será iniciada a execução das obras, estimada em aproximadamente 24 meses de duração, iniciando, segundo o cronograma, em novembro deste ano.



Maquete eletrônica mostra a proposta de reorganização da Manaus Moderna

Soluções em
comunicação com

EFICIÊNCIA

QUALIDADE

DESEMPENHO

MOBILIDADE

pra você.

RÁDIO
MOTOTRBO R2

Tecnoradio

✉ contato@tecnoradioam.com.br

☎ (92) 3231-1819



Aponte a câmera para
o QR-Code e conheça
nossos produtos e
soluções.



MOTOROLA
SOLUTIONS

Janela histórica para a Zona Franca

Decisão do TRF1 abre nova frente para empresas buscarem a não incidência de PIS/Cofins em vendas para a Amazônia Ocidental

POR WILSON PÉRICO

Na coluna **O Especialista Responde**, Wilson Périco conversa com Lourenço de Almeida Prado, sócio do AMFF Advogados, sobre uma nova frente tributária envolvendo a Zona Franca de Manaus.

A AMFF Advogados é a primeira banca de advogados do Brasil a obter decisão favorável sobre a não incidência de PIS/Cofins em vendas da ZFM para a Amazônia Ocidental.

Wilson Périco: Para começar, explique de forma simples o que é essa tese. Do que se trata?

Lourenço A. Prado: Olha, vou tentar ser bem direto. Todo mundo que entende um pouco da ZFM sabe que as vendas de mercadorias nessa região são tratadas, para fins fiscais, como se fossem exportações para o exterior. Esse entendimento se encontra pacificado no STJ e no STF. O que o nosso escritório percebeu — e desenvolveu como tese — é que existe um arcabouço legal de proteção que muita gente ignora ou desconhece, qual seja, as operações que saem da ZFM com destino às localidades da Amazônia Ocidental também devem receber o mesmo tratamento fiscal. Ou seja, essas vendas igualmente não deveriam ser tributadas pelo PIS/Cofins.

E qual é a base legal disso?

Você tem o Decreto-Lei nº 288/67, que criou a ZFM e equiparou as operações na ZFM a exportações para o estrangeiro. Logo depois, em 1968, veio o Decreto-Lei nº 356, que estendeu esses mesmos benefícios fiscais para toda a Amazônia Ocidental, nos casos em que as mercadorias são recebidas, oriundas, beneficiadas ou fabricadas na ZFM. E o mais importante, tudo isso foi constitucionalizado pelo art. 40

do ADCT da Constituição de 1988, que garantiu a vigência do modelo até 2073. Então não é um mero benefício fiscal infralegal, trata-se de uma imunidade constitucional.

Mas se a base jurídica parece tão sólida, por que essa discussão não foi resolvida muito antes?

Boa pergunta. E é aqui que entra um tema que nos debruçamos profundamente; o histórico de ataques ao modelo constitucional da ZFM, especialmente por parte de autoridades fiscais e de parte da jurisprudência construída em localidades distantes da Amazônia. Durante anos, construiu-se uma narrativa de que os benefícios da Zona Franca devem ser interpretados de forma restritiva, como se fossem uma exceção a ser tolerada a contragosto.

Você fala em "ataques ao modelo". Pode dar exemplos concretos?

Claro. Um dos casos mais emblemáticos foi quando o Governo do Amazonas ajuizou a ADI nº 2348-0/DF perante o STF, contestando a mitigação de benefícios fiscais vigentes na ZFM, por meio da norma contida no inciso I, do § 2º, do artigo 14, da Medida Provisória nº 2.037-34, que literalmente excluiu a ZFM do alcance de uma isenção de Cofins, e o Plenário, por unanimidade, suspendeu a eficácia da norma porque ela feria o art. 40 do ADCT. Isso foi no ano 2000. Mais de 30 anos após a criação da ZFM, ainda era preciso brigar no Supremo para preservar o que a Constituição já havia garantido. Isso diz tudo.

Outro exemplo é justamente a tese que estamos discutindo, o Decreto-Lei nº 356/68 tem mais de 50 anos. Está no Regulamento do IPI, está no Regulamento Aduaneiro. Empresas da ZFM pagavam PIS/Cofins sobre essas vendas para a Amazônia Ocidental por décadas, simplesmente porque a Receita Federal nunca reconheceu o direito espontaneamente, e ninguém havia levado a discussão aos Tribunais Federais com essa moldura constitucional precisa trazida por nosso escritório.

E foi aí que o AMFF entrou em cena?

Exato. Começamos a desenvolver essa tese lá em meados de 2016. Foi um trabalho de pesquisa legislativa e jurisprudencial cuidadoso, porque precisávamos demonstrar que o Decreto-Lei nº 356/68 integrava o bloco normativo recepcionado pelo art. 40 do ADCT. A lógica era a seguinte, se a venda para a ZFM equivale a uma exportação, a venda que

sai da ZFM para consumo na Amazônia Ocidental também deveria ter esse mesmo tratamento, porque a norma de extensão foi constitucionalizada junto com todo o arcabouço da ZFM. Como dito, ajuizamos as primeiras ações em 2016 e fomos construindo a tese, até que em 04/05/2026 tivemos um julgado paradigmático.

Esse julgado, por que você o chama de paradigmático?

O *leading case* começou com a impetração de MS em novembro de 2021, e tivemos diversas decisões desfavoráveis até que em razão de decisão proferida pelo STJ, nos autos do Resp 2148530/AM, foi determinado ao TRF-1 o enfrentamento preciso da demanda, qual seja, se houve a manutenção do Decreto-Lei nº 356/67 à época da promulgação da CF/88 (art. 40, do ADCT), e se há benefício fiscal estendido para a Amazônia Ocidental pelo referido Decreto-Lei n. 356/68, em relação às operações de bens/serviços utilizados e/ou consumidos dentro da Amazônia Ocidental, que tenham sido "recebidos, oriundos, beneficiados ou fabricados na ZFM".

E qual foi o desfecho?

Em 4 de maio de 2026, foi proferido acórdão nos autos do processo nº 1028681-63.2021.4.01.3200, oportunidade em que os integrantes da 7ª T. do TRF-1 afirmaram que até então não tinha havido análise específica da tese relativa à aplicação do art. 1º do Decreto-Lei 356/1968 às operações originadas na ZFM. Nessa oportunidade, entenderam que ante ao regime jurídico especial da ZFM e a delimitação normativa estabelecida no art. 1º do Decreto-Lei 356/1968, as operações de venda realizadas por estabelecimento localizado na ZFM com destino à Amazônia Ocidental inserem-se no conjunto de incentivos fiscais preservados pelo art. 40 do ADCT, de modo que as receitas decorrentes dessas operações não se submetem à incidência das contribuições ao PIS/Cofins, por se encontrarem abrangidas pelo regime jurídico mantido pela Constituição.

Qual é o impacto prático disso para as empresas?

É enorme. Pense em empresas sediadas na ZFM que vendem regularmente para clientes na Amazônia Ocidental. Elas estavam pagando PIS/Cofins sobre toda essa receita como se fosse uma venda qualquer para qualquer parte do Brasil. Com o ajuizamento de ação e com reconhecimento do direito individualmente por cada empresa (transitado



Wilson Périco, economista e membro da diretoria da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (Fieam)

em julgado), além de deixar de recolher os tributos daqui para frente, ela pode resgatar o que pagou nos últimos cinco anos. Dependendo do volume de vendas para a Amazônia Ocidental, estamos falando de valores muito expressivos.

Qual é a expectativa para a consolidação da tese?

Claro, como dizemos no Brasil, até o passado é incerto, e em matéria tributária isso é ainda mais verdadeiro. Mas pela solidez do argumento, pelo histórico de julgamentos do STF protegendo o modelo legal da ZFM, e por essa recente abertura do STJ para uma interpretação mais alinhada com a finalidade constitucional da ZFM, temos razões concretas para ser otimistas. Se o STJ pacificar a matéria, o caminho natural é o STF, que já tem o histórico de não tolerar qualquer mitigação ao art. 40 do ADCT.

Uma mensagem final às empresas da ZFM e da Amazônia Ocidental?

Não deixem de buscar o seu direito. A Constituição protege as empresas da ZFM desde 1988, e esse escudo se estende às operações com destino à Amazônia Ocidental há mais de 50 anos. Durante décadas, o Fiscal ignorou esse direito e as empresas pagaram o que não deviam. Temos agora uma decisão pioneira do TRF-1, que abre uma janela histórica para consolidar essa proteção em maior extensão. Quem atua na região precisa avaliar o impacto e se posicionar.

E diria mais: a Zona Franca de Manaus é um dos projetos de desenvolvimento regional mais bem-sucedidos do país. Gera emprego, renda, fixa a população na Amazônia, serve de alternativa para evitar o desmatamento e a preservação do meio ambiente. Defender juridicamente seus benefícios não é defender um privilégio, é defender um projeto de nação que está escrito na Constituição até 2073.

Logística sem margem de erro

Sem rotas alternativas suficientes, atrasos elevam estoques, encarecem fretes e pressionam a competitividade no Amazonas

POR SILVIO LIMA

No Amazonas, uma carga que demora mais tempo para chegar obriga comércio e indústria a manter estoques maiores, o que imobiliza o dinheiro, encarece a operação e reduz a capacidade de resposta das empresas. Esse é um *modus operandi* da operação amazônica, sem muitas alternativas capazes de absorver volume, regularidade e custo ao mesmo tempo.

As secas severas de 2023 e 2024 deixaram essa fragilidade mais evidente, segundo especialistas que participaram da TranspoAmazônia 2026, realizada em Manaus, em maio deste ano. O impacto passa pelo varejo, pelo Polo Industrial e pelas transportadoras até chegar ao consumidor.

Empresários, transportadores e representantes do governo trataram dessa vulnerabilidade pelo lado econômico, em um discurso que tratou da redução do tempo de trânsito, diminuição da dependência de soluções emergenciais e melhor combinação de todos os modais disponíveis na região.



 ALEX PAZELLO/SECOM



Embarcação regional e navio cargueiro dividem o rio, principal eixo de transporte para passageiros, mercadorias e cargas industriais no Amazonas



Pier flutuante deslocado para Itacoatiara em 2024 reforçou a estrutura de apoio à navegação durante o período crítico dos rios

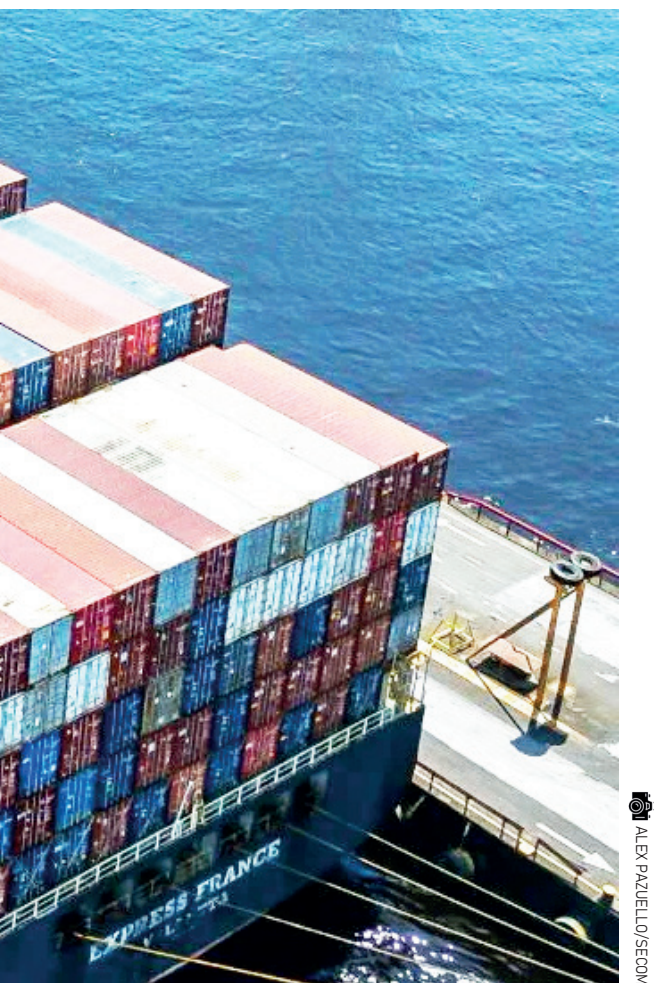
O debate inclui dragagem, portos e hidrovias, mas vai além da navegação. Para empresas que operam no Amazonas, o ponto central é previsibilidade, uma vez que cada dia extra gasto em transporte pesa no estoque, no planejamento financeiro e no prazo de entrega.

O secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luis Burlier, afirmou que o governo federal trabalha para antecipar decisões antes do período mais crítico dos rios. A previsão é que uma nova definição operacional ocorra em julho, com participação de diferentes órgãos federais.

“A gente está trabalhando junto com a Agência Nacional de Águas, Dnit, Marinha e Antaq para monitorar os níveis dos

rios e agir antes que a situação se agrave”, explicou. Entre as medidas anunciadas pelo governo estão contratos permanentes de dragagem nos rios Amazonas, Solimões e Madeira, além de intervenções em estruturas portuárias.

Otto afirmou ainda que o governo federal pretende ampliar os investimentos voltados à navegação na região Norte. “Ano passado foram mais de R\$ 500 milhões investidos em hidrovias no Brasil e este ano vamos investir ainda mais. Aqui no Amazonas já temos contratos de dragagem vigentes e vamos iniciar os trabalhos no momento certo para evitar os problemas que aconteceram nos últimos períodos de seca”, afirmou.



Tempo de viagem pesa no caixa

Para o setor produtivo, a diferença entre uma carga chegar em oito dias ou em 16 é logística, mas também pesa diretamente no caixa.

Irani Bertolini, presidente da Federação das Empresas de Logística, Transporte e Agenciamento de Cargas da Amazônia (Fetramaz), avalia que a pavimentação da BR-319 pode mudar parte dessa conta ao criar uma alternativa terrestre mais rápida para o transporte de cargas.

“A logística do Amazonas vai mudar completamente. Hoje a gente trabalha com um tempo de viagem muito maior e isso exige um capital de giro enorme das

indústrias e do comércio. Com a BR-319 asfaltada, esse tempo deve cair bastante e isso muda toda a dinâmica da operação logística”, afirma.

Segundo ele, uma carga que hoje pode levar 15 ou 16 dias para chegar a Manaus teria o prazo reduzido para menos de nove dias com a rodovia em operação regular. A mudança afetaria diretamente a forma como indústrias e comércio organizam seus estoques.

A rodovia também deve provocar uma reorganização entre os modais atualmente em uso. “Hoje a gente tem muitas carretas em cima de balsas e poucas rodando. Depois, isso deve mudar. Vai sobrar muita barça e vai faltar caminhão”, diz.

A fala resume uma percepção comum entre empresários do setor: A Amazônia não deixará de depender dos rios, mas precisa de alternativas capazes de reduzir o risco operacional. Sem uma ligação terrestre regular entre Manaus e o restante do país, a logística amazonense continua mais exposta a interrupções pela sazonalidade.

Menos improvisado entre modais

A logística amazônica já opera de forma intermodal há décadas. A carga sai por rodovia de outros estados, segue até portos como Belém ou Porto Velho, embarca em balsas ou navios e depois chega a Manaus. O problema, segundo operadores logísticos, é que essa combinação ainda depende de muitos pontos vulneráveis.

Quando um trecho falha, a operação precisa ser reorganizada, e os improvisos não custam pouco. Operações como as adotadas pelos portos privados de Manaus, com deslocamento de parte da estrutura para Itacoatiara, envolvem centenas de milhões de reais que são repassados para a frente da cadeia econômica.

A preocupação com a navegabilidade mobiliza o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). Segun-

ZONA FRANCA DE MANAUS PARA O BRASIL

Principais modais de transporte e rotas logísticas

PRINCIPAIS MODAIS UTILIZADOS



CABOTAGEM (MARÍTIMO)

Transporte marítimo na costa de um mesmo país. Navios porta-contêineres levam cargas partindo do Porto de Manaus, pelo Rio Amazonas, até o mar e rumam para o Sul, parando nos portos da costa brasileira.



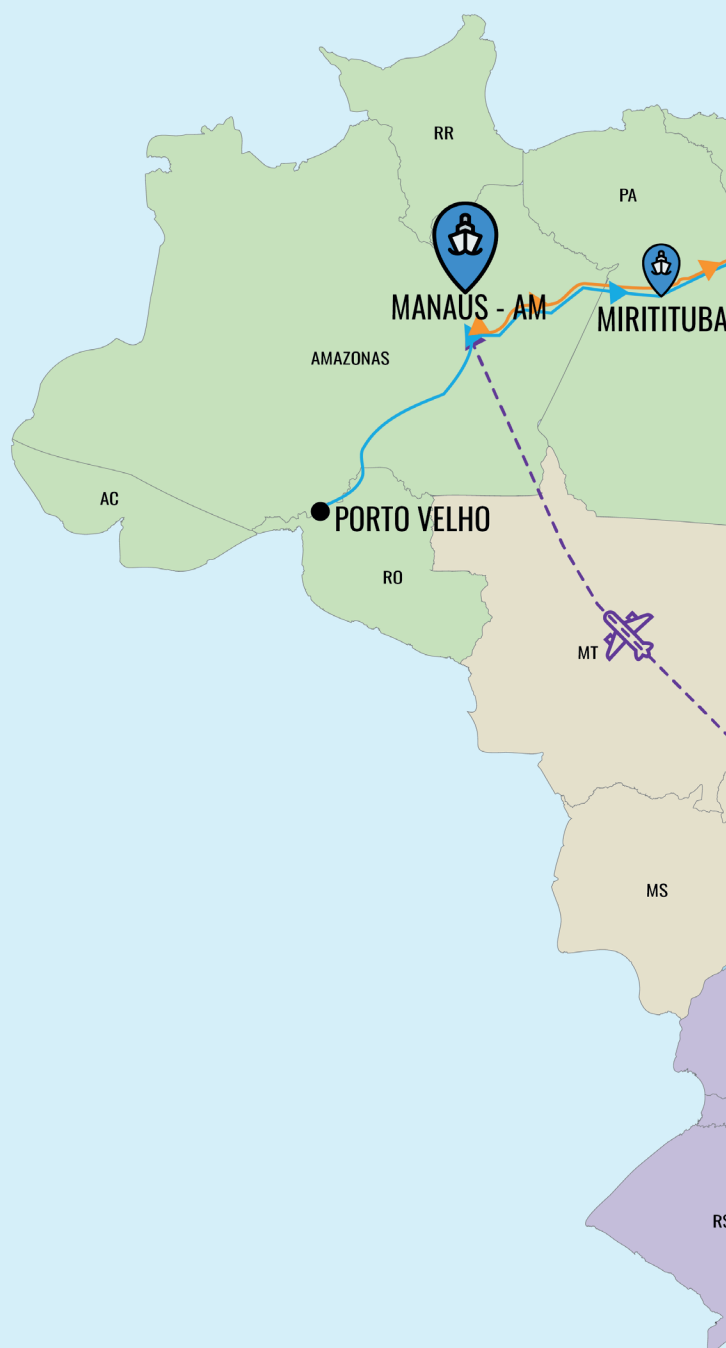
AÉREO

Utilizado para cargas de alto valor agregado ou urgentes. Maior velocidade, porém com custo mais elevado.



RÔ RÔ CABOCLO

Na Região Amazônica, é como se chama o sistema "roll-on/roll-off", que combina o transporte hidroviário com o rodoviário. Na rota entre Manaus (AM) e Belém (PA), a carga sai da capital do Amazonas em caminhões, que são transportados em balsas até Belém, onde há conexão por rodovias com o Centro-Sul do país, por exemplo, via a BR-010, conhecida como Belém-Brasília. O trajeto inverso leva cargas para Manaus.





Rotas Fluviais do Rio Amazonas e Afluentes

PRINCIPAIS PRODUTOS DA ZONA FRANCA



TVs



Smartphones



Ar-condicionados



Eletrodomésticos



Motocicletas



Componentes
eletrônicos



A dependência do transporte hidroviário faz da navegabilidade um fator decisivo para o abastecimento

do o assessor técnico do órgão, Érick Luiz de Freitas, áreas consideradas estratégicas para o transporte fluvial já estão sendo monitoradas para definir o cronograma das dragagens previstas para o segundo semestre.

Os trechos Manaus-Itacoatiara e Coari-Coari figuram entre os pontos prioritários pela importância logística para a região. “Nós estamos atentos e trabalhando para colocar os planos de dragagem em efetivação tão logo seja necessário. O objetivo é garantir navegabilidade e evitar impactos maiores para o transporte e para o abastecimento da região”, afirmou.

Segundo Érick, os novos contratos permitem maior previsibilidade operacional e podem permanecer ativos por períodos mais longos, conforme a necessidade identificada durante a execução.

Cabotagem segue indispensável

Mesmo com a expectativa em torno da BR-319, a cabotagem deve seguir como peça importante do abastecimento de Manaus e do Polo Industrial.

Para Felipe Cassab, representante da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), a principal preocupação do setor é garantir regularidade operacional mesmo nos períodos críticos.

“O maior prejuízo é a perda da confiabilidade do serviço. O navio precisa continuar operando, porque a necessidade do produto não deixa de existir. Manaus depende da navegação e qualquer interrupção gera impacto em toda a cadeia logística”, explica.

A discussão tem sido no sentido de reduzir dependências excessivas. Caminhão,



ALEX PAZUELLO/SECOM

balsa, navio, porto e estrada precisam funcionar de forma combinada para que a região não fique refém de uma única solução.

Para o Polo Industrial de Manaus, esse debate ganhou ainda mais peso no momento em que a Zona Franca se apresenta como ambiente atrativo para novos investimentos industriais após a reforma tributária.

“A logística da Amazônia não pode mais funcionar apenas reagindo às crises. É preciso planejamento permanente, infraestrutura e previsibilidade para que a região consiga crescer sem ficar vulnerável a cada período de seca”, resumiu Otto Luis Burlier.

“Manaus depende da navegação e qualquer interrupção gera impacto em toda a cadeia logística.”

FELIPE CASSAB

Representante da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac)

POR DENTRO DA CORRIDA IRRESPONSÁVEL PELA DOMINAÇÃO TOTAL



**O império da IA: Por dentro
da corrida irresponsável pela
dominação total**

Hao Karen
Editora Rocco
408 páginas

O império da IA traz a visão impressionante de uma testemunha ocular que esteve tanto no topo da hierarquia quanto no sofrido chão de fábrica, e desnuda a indústria que vai definir a nossa era.

Quando a especialista em IA e jornalista investigativa Karen Hao começou a cobrir a OpenAI, em 2019, a organização sem fins lucrativos prometia ser “uma força do bem” focada em segurança. Segundo seu líder, Sam Altman, ela seria o contraponto a forças de interesses escusos e potencialmente perigosas. O que poderia dar errado?

Com o tempo, essa pergunta passou a assombrar Hao. Aos poucos, a jornalista percebeu que, nesse setor disruptivo, o sucesso exige uma quantidade de recursos quase sem precedentes: o poder computacional de chips de alta tecnologia, uma imensa capacidade de processamento para criar modelos de linguagem colossais, o enorme volume de dados que é acumulado, todos os trabalhadores em condições sub-humanas que “limpam” esses dados em países do Sul Global e o alarmante consumo de energia e água por trás do processo. Trata-se de uma nova e sinistra era de impérios, em que apenas um seleto grupo de empresas multinacionais pode entrar em campo.

O trabalho de Hao revela os bastidores inéditos e as verdadeiras faces no controle dessa tecnologia. Unindo vozes de engenheiros do Vale do Silício, trabalhadores do Quênia e ativistas ambientais no Chile, a autora apresenta o mais completo retrato da IA já visto — e uma análise incisiva do que nos espera no futuro.

Sobre a Autora

Karen Hao é formada em engenharia mecânica pelo MIT e jornalista premiada que investiga os impactos da inteligência artificial na sociedade. Ela escreve para publicações como The Atlantic e lidera a série AI Spotlight do Pulitzer Center, um programa que treina milhares de jornalistas mundialmente para cobrir os avanços da IA. Hao também foi repórter do Wall Street Journal e editora sênior de IA da MIT Technology Review. Seu trabalho é utilizado com frequência por universidades e governos ao redor do mundo. Ela já recebeu inúmeros prêmios, incluindo o American Humanist Media Award e o prêmio NEXT da American Society of Magazine Editors para jornalistas com menos de 30 anos.

Tudo em um só Lugar!



- ⚡ Elétrica
- 🖨️ Tintas
- 🏠 Casa&UD
- 🌊 Mangueiras
- 🛡️ Proteção
- 🔧 Ferramentas
- ⚙️ Máquinas
- 🔨 Construção
- 🔪 Marcenaria
- 🌀 Correias
- 🌀 Limpeza
- 🚤 Navegação

VALORES



Inovação

+60

MIL ITENS



Competência

45

ANOS
DE HISTÓRIA



Transparência



Agilidade

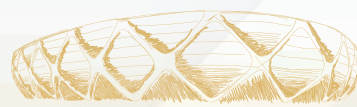
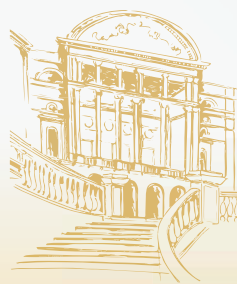


Compromisso
Social

**MAIOR
MIX**

DE PRODUTOS
DA CIDADE

Respeito



JAPIIM

C. NOVA

CENTRO

PARQUE 10



Deusimar Santos
Supervisora de Produção

Saiba mais:



A Hydro é GPTW

A Hydro recebeu a certificação Great Place To Work®, reconhecendo seu compromisso com as pessoas e com a construção de um ambiente de trabalho cada vez melhor.

Essa conquista tem como base a percepção dos próprios empregados. É a voz de quem vive a Hydro todos os dias, confirmando uma cultura pautada em respeito, confiança e desenvolvimento contínuo.



Ser GPTW é ter um ambiente de trabalho onde as pessoas são valorizadas, um lugar onde você faz a diferença.



Indústrias que fazem a diferença