



ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE
TERMINAIS DE LÍQUIDOS



Clipping Diário

QUARTA-FEIRA 22.10.25

Semanas que antecederam derrocada foram tensas

PLATAFORMA: VALOR ECONÔMICO | CADERNO: ONLINE | 22.10.25

Os bancos estavam cada vez mais desconfortáveis com as práticas da empresa

No segundo trimestre, a Ambipar informou que tinha R\$ 4,7 bilhões em caixa e hoje há dúvidas sobre esses recursos. Em meados de setembro, o empresário Tércio Borlenghi pediu uma reunião no banco Santander. Queria debelar a desconfiança que havia se alastrado pelo mercado de que parte do caixa da Ambipar estava aplicado em certificados de depósitos bancários (CDBs) do Banco Master e, portanto, prestes a virar pó. Dias antes, o Banco Central havia vetado a venda do Master ao Banco de Brasília (BRB) e os “bonds” da Ambipar já sentiam o impacto. Também tentava convencer o Santander a atuar em uma emissão de debêntures que a empresa pretendia fazer dentro de alguns dias, para recomprar parte dos bonds e reforçar caixa. Minutos após o controlador deixar o banco, a Ambipar sacou os recursos depositados lá.

Borlenghi repetiu a conversa em outros bancos. Buscava uma instituição que topasse dar garantia firme para R\$ 3 bilhões em debêntures. É comum no mercado que o banco coordenador se comprometa a encarteirar os títulos não vendidos a investidores. O empresário visitou outras instituições em setembro acompanhado de Thiago da Costa Silva, diretor de integração e finanças da Ambipar. Na sequência tiraram os recursos de mais alguns deles também. Às vésperas da renúncia do diretor financeiro, João Arruda, e do pedido de proteção cautelar, houve uma reunião da companhia com a diretoria de atacado do Bradesco BBI, algumas trocas detalhadas de e-mails com o UBS BB e mensagens e ligações com o Itaú.

Nos encontros, a Ambipar apresentou o que mais de um executivo chamou de “papel de pão” descrevendo onde estaria o caixa da empresa - uma folha de sulfite simples, impressa, citando as instituições e quanto dinheiro teria em cada. A lista sugeria a pulverização dos recursos em dezenas de contas. Estavam no rol os grandes bancos brasileiros, como Itaú, Bradesco e Santander, e outros como Banco da Irlanda, PNC Financial, Bancolômbia e Banco do Chile, algo justificável pelo fato de a empresa atuar em mais de 40 países por meio de uma complexa teia de subsidiárias.

A posição era relativa ao fim do segundo trimestre, quando a Ambipar disse ter R\$ 4,7 bilhões - depois disso, não se sabe o que aconteceu e quanto dinheiro a empresa tem hoje. Em seu pedido de recuperação judicial, apresentado na noite de segunda-feira, a Ambipar entregou as informações relativas ao fluxo de caixa lacradas, acessíveis só pelo juízo - o que alimenta o mistério sobre o paradeiro dos recursos.

Sob o escrutínio das instituições financeiras, a companhia alegou, em comunicação com o UBS BB à qual o Valor teve acesso, que, além das contas bancárias, cerca de R\$ 2 bilhões do caixa estavam em um fundo de direitos creditórios (FIDC) e outra parcela em ações. Os papéis seriam da Emae, segundo fontes a par do assunto. Boa parte do dinheiro, portanto, estava alocada em ativos de risco ou baixa liquidez.

Ainda assim, esse não deveria ser um grande problema. A fatia de R\$ 2 bilhões que tinha em ativos com liquidez imediata vinha sendo suficiente para fazer os pagamentos de curto prazo. Mas os bancos estavam cada vez mais desconfortáveis com as práticas da empresa e não tinham entendido uma novidade no último balanço.

“Não havia credibilidade sobre esse caixa mais. Era um FIDC, que também tinha um fundo de ação, as explicações não dirimiam as nossas dúvidas, só aumentavam”, afirma o diretor de grande banco.

A Ambipar havia publicado os demonstrativos do segundo trimestre em 14 de agosto. Desde então, gestores e analistas questionavam o que era o FIDC que apareceu como caixa. Houve uma discussão na diretoria sobre quem daria as caras numa entrevista à agência de notícias Bloomberg, que questionava o FIDC.

Os bancos que analisavam coordenar a emissão de debêntures também pediram esclarecimentos, ouvindo que se tratava de financiamento a fornecedores. “Então por que está no caixa e não em ‘a receber’?”, questionou um deles, que pediu mais dados e chegou a um FIDC de R\$ 600 milhões. Faltavam, portanto, mais de R\$ 2 bilhões a identificar. Como Valor mostrou, uma empresa do diretor e filho do controlador, Guilherme Borlenghi, e da diretora Luciana Barca, aparecia como “cedente” dos recebíveis, ou seja, tomadora dos recursos do fundo.

“O cenário era o seguinte: houve um processo na CVM [Comissão de Valores Mobiliários] que terminou de forma superestranha, com os executivos nos garantindo que não ia dar em nada e a companhia não teria ônus financeiro”, diz outro diretor de banco, que também esteve com os diretores da Ambipar. Ele se refere ao duplo voto de minerva no colegiado da CVM, dado por Otto Lobo, presidente à época em posse e, depois, do interino. A vitória foi em 31 de julho. “Depois, voltou ao mercado outro processo, sobre a recompra de ações, a companhia apresentou um balanço com um FIDC no caixa e, com o veto [do BC] ao Master, veio uma movimentação mais forte no secundário de bonds.”

Nesse meio tempo, em agosto, a Ambipar acelerou as conversas com o Deutsche Bank para um aditivo financeiro no contrato de derivativo. Um e-mail do escritório Pinheiro Neto, que assessorava a empresa, confirmava no dia 11 um avanço nas tratativas para o acordo, em que a Ambipar receberia US\$ 35 milhões. A assinatura, no entanto, só aconteceu dia 18. Arruda, como CFO, participou ativamente da negociação, mas quem assinou o aditivo, conforme mostrou o Valor, foram os diretores Thiago Souza e Luciana Barca.

Semanas após o balanço, a agência de classificação de riscos Fitch rebaixou a perspectiva da nota da Ambipar, em 12 de setembro, apontando “problemas contínuos de governança corporativa”. O movimento foi seguido seis dias depois pela S&P.

Boa parte do dinheiro, portanto, estava alocada em ativos de risco ou baixa liquidez, como ações e um fundo de recebíveis. Os rebaixamentos geraram ainda mais pressão nos títulos da companhia. A queda dos bonds, além de dificultar novas captações, provocaria uma enxurrada de vendas, já que instituições como XP e BTG Pactual haviam vendidos papéis ao varejo atrelados à variação do título - que, em determinado preço, precisariam ser liquidadas.

Para conter a derrocada dos papéis no mercado secundário, a emissão de uma debênture, que vinha sendo discutida com os bancos como uma operação tradicional de dívida, ganhou novos contornos. “A debênture nova teria um mecanismo troca, para conter o estresse e dar uma baixada de bola. A companhia dizia que, se melhorasse à metade, já fazia sentido emitir. Mas a lógica da empresa não tinha lógica para os bancos”, diz uma fonte de instituição financeira.

Se o papel emitido a CDI mais 2% já estava pagando CDI mais 25% no secundário, pela queda de preço, a Ambipar trocaria as debêntures antigas pelo valor de face, recuperando o que perdeu na marcação a mercado nas carteiras. “Não era uma troca por dinheiro, era por prazo. Mas não é emitindo a CDI mais 4% que a empresa vai puxar esse trade. No dia seguinte, o papel cai de novo, e caminha para o CDI mais 25%. Por que alguém daria um ano a mais vendo que a empresa estaria claramente sinalizando desespero numa operação dessas?”, questionava um banqueiro.

A Ambipar afirmava aos bancos que entraria dinheiro novo nessa emissão, o que ajudaria a segurar os papéis. Mas nunca revelou quem seria o investidor deles. Para tratar do tema, Borlenghi fez ligações diretamente aos analistas de bancos, que antes vinham tratando com o CFO Arruda e com Costa Silva, o que causou estranheza nos times.

Em 18 de setembro, os chefes da Ambipar estiveram com executivos do Itaú BBA. No dia 19, houve a reunião no Bradesco BBI pela manhã. Investidores foram contatados pelo Bank of America sobre um “roadshow” da companhia nas semanas seguintes. Naquela noite, João Arruda, o CFO, enviou ao conselho seu pedido de demissão.

Arruda, que havia sido deixado de lado nas últimas reuniões com bancos, vinha se desentendendo com Borlenghi. O executivo chegou a pedir demissão no início daquele mês, depois de uns dias afastados da empresa, mas teria sido convencido pelo controlador a ficar. Um foco de estresse era o Master. Arruda queria confirmar se, afinal, a Ambipar tinha dinheiro no banco. A administração resolveu dirimir a dúvida com um método peculiar: enviou e-mail à própria instituição financeira. Recebeu uma resposta de Alberto Felix, tesoureiro do Master, dizendo que a Ambipar não tinha recursos lá. A afirmação veio no corpo do e-mail, sem documento timbrado.

Arruda é descrito por colegas de bancos como tendo “perfil agressivo e mão na massa”, o que levanta entre alguns o questionamento sobre sua alegada falta de acesso a extratos financeiros que pudessem lhe dar visibilidade sobre o caixa, o Master ou o FIDC. Alguns dos pares dizem que lhe foi prometida uma autonomia para dar um viés de governança que, numa companhia de dono, não foi entregue na prática.

Na segunda-feira, dia 23, após a renúncia de Arruda, a Ambipar demitiu executivos da estrutura de governança. A companhia já havia dispensado o diretor de relações com investidores, Peter Petersen. Depois, foram desligados Mauro Nakamura, diretor jurídico; a gerente-geral de compliance, Lilian Nascimento, Fabio Armani, diretor-geral de recursos humanos, e a diretora de integração, Marcia Sarro, além de subordinados.

Só mais tarde, já com o mercado fechado, a Ambipar comunicou a saída do CFO. No dia seguinte, pela manhã, publicou a ata de reunião do conselho autorizando uma emissão debêntures - num formato atípico, já que não havia contratado os bancos coordenadores. A tentativa de sinalizar uma recompra e acalmar o mercado acabou tendo efeito contrário. As ações despencaram. À noite, naquele 24 de setembro, a companhia pediu ao Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJ-RJ) uma medida cautelar para proteção contra credores, concedida no dia seguinte. Era quando também vencia o prazo para depósito de margem de um derivativo financeiro contratado com o Deutsche Bank, que faria a Ambipar a ter de depositar cerca de R\$ 60 milhões.

À Justiça, a companhia apontou esses cerca de US\$ 11 milhões como motivo de sua necessidade de proteção contra vencimentos. O episódio evidenciou a fragilidade financeira da Ambipar e revelou a existência de uma crise que até então se desenrolava nos bastidores. A empresa já havia depositado no Deutsche R\$ 170 milhões em garantias, deflagradas pela valorização do real naquele momento, mas foi só nessa última chamada que alegou dificuldades.

Mesmo com o balanço mostrando um caixa bilionário, a companhia pediu proteção à Justiça, alegando que estava sujeita a uma antecipação de vencimentos da ordem de R\$ 10 bilhões. No decorrer do processo, sobretudo no pedido de recuperação judicial, a empresa passou a ser enfática ao apontar seu ex-CFO como o responsável pela crise. Arruda fez carreira no Bank of America, onde atuou em uma série de operações com a Ambipar. Em meados do ano passado, foi contratado pela empresa para atuar como diretor financeiro - “a peso de ouro”, disse a companhia na petição.

Na noite da última segunda-feira, a Ambipar fez o pedido de recuperação judicial no TJ-RJ antes que acabasse o prazo de proteção da cautelar. Porém, ainda falta esclarecer onde foram parar os quase R\$ 5 bilhões que estavam no caixa poucos meses atrás. Os bancos prometem brigar na Justiça para ter acesso ao patrimônio pessoal de Borlenghi.

Procurada, a Ambipar não comentou. Em nota, a defesa de Arruda refutou as acusações da empresa contra o executivo e disse que adotará “as medidas legais cabíveis, inclusive a responsabilização criminal dos mentores dessa campanha difamatória”.

Modelo de leilão de Paranaguá será repetido em mais portos do país

PLATAFORMA: VALOR ECONÔMICO | CADERNO: ONLINE | 22.10.25

Segundo ministro, meta do governo é realizar novas disputas para os canais de acesso, incluindo os de Santos, Itajaí e Bahia

“Essas concessões dão previsibilidade ao setor produtivo

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, afirmou que o modelo do leilão do canal de acesso ao porto de Paranaguá, que será realizado nesta quarta-feira (22), na B3, em São Paulo, será replicado em outros portos do país, incluindo Santos, Itajaí e Bahia. Segundo ele, a meta do governo é realizar os leilões dos três novos canais, que já estão sendo estruturados, entre abril e julho de 2026, com previsão de investimentos superiores a R\$ 8 bilhões.

“Isso dialoga com o planejamento estratégico do setor portuário brasileiro. Independentemente do governo, do ministro ou do presidente da autoridade portuária, essas concessões dão previsibilidade ao setor produtivo”, disse o ministro em entrevista ao Valor.

Costa Filho explicou que a contratação de um agente privado para operação do canal, a exemplo dessa concessão, garante a realização e manutenção da dragagem - processo de retirar areia, lama e sedimentos do fundo de rios, canais e portos para manter a profundidade necessária à passagem de navios. Com isso, ressalta, há garantias de que não haverá descontinuidade nas operações portuárias para os agentes.

“Gera mais eficiência, permite melhor planejamento e dá mais conforto às empresas que desejam ampliar as operações nos portos. Além disso, proporciona segurança jurídica e operacional para quem quer empreender a médio e longo prazo no setor portuário brasileiro”, afirmou.

Para o ministro, o grande ganho é a possibilidade de expansão das operações de navegação.

A disputa desta quarta é o primeiro projeto de concessão de um canal de acesso no Brasil, o que, segundo Costa Filho, é um marco para o setor portuário. Ele estima que o leilão deve movimentar mais de R\$ 1 bilhão em investimentos e permitir a operação de embarcações maiores no porto, aumentando a produtividade portuária no Estado e no país. “As expectativas são muito positivas.”

Além da concessão do canal de acesso aquaviário aos portos de Paranaguá e Antonina, no Paraná, serão ofertados arrendamentos de um terminal de apoio logístico offshore no porto do Rio de Janeiro e de um terminal marítimo de passageiros no porto de Maceió, em Alagoas.

No radar do governo federal para este ano há ainda outra concessão relevante para o setor: do megaterminal de contêineres do porto de Santos, o Tecon Santos 10, que tem sido alvo de intensa disputa e discussões no segmento portuário.

A diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) propôs realizar o certame em duas etapas, com restrições para empresas que já operam na região participarem apenas na segunda fase, caso não haja interessados na primeira. No entanto, há divergências sobre o modelo proposto, o que levou, inclusive, a judicialização do tema.

Apesar do impasse, Costa Filho mantém a previsão do governo de realizar a oferta ainda em 2025, entre 15 e 30 de dezembro. O processo depende da decisão final do Tribunal de Contas da União (TCU), atualmente sob relatoria do ministro Antonio Anastasia.

Não é o momento de onerar custos para a população brasileira”

— Silvio Costa Filho

“Será o maior leilão do setor portuário brasileiro, no qual vamos dobrar a capacidade de operações do porto de Santos, que é muito importante para o desenvolvimento da agenda portuária do país. Nos manifestamos nesses últimos 15 dias e agora aguardamos a decisão do TCU. Estaremos alinhados à posição da corte, pois queremos que o processo seja o mais transparente possível e construído de maneira coletiva”, disse o ministro.

O cronograma previsto pelo ministro considera uma decisão final do TCU até meados de novembro, o que permitiria cumprir os prazos para publicação do edital antes da rodada.

Outro tema relacionado à pasta comandada por Silvio Costa Filho também tem gerado repercussões em Brasília: a eventual cobrança de bagagem de mão por companhias aéreas. A Câmara dos Deputados aprovou na noite de ontem (21) um requerimento de urgência de um projeto de lei que assegura aos passageiros o direito de transportar uma mala de mão e um item pessoal, como bolsa e mochila, sem custos adicionais em voos. Com isso, o texto pode ir direto à análise do plenário.

A medida é uma reação após empresas do setor anunciarem novas modalidades de tarifas que não incluem o transporte gratuito de uma mala, sob argumento de que seria uma saída para competição com grupos internacionais.

“Acho que, nesse momento, não cabe às companhias aéreas aumentarem qualquer tipo de custo para o passageiro, para o público final. Eu já me manifestei apoiando essa posição do Congresso Nacional de discutir o tema para que a gente, efetivamente, possa avançar em outra direção”, disse. “Entendemos que não é o momento de onerar custos para a população brasileira.”

Ainda sobre o tema, o ministro afirmou que não vê a questão de cobranças de bagagens como impeditivo para que companhias aéreas low cost operem no Brasil. Segundo ele, a dificuldade para que empresas ampliem ou até mesmo passem a operar no país está atrelada à escassez de aeronaves, o que, segundo ele, se tornou um problema global. “Hoje a dificuldade da não vinda de low cost para o Brasil e de outras companhias internacionais, mesmo que tenhamos tido um avanço na procura por voos internacionais no Brasil, é por causa da falta de aeronaves”, afirmou, citando que diversas empresas já sinalizaram a intenção de ampliar a operação ou entrar no mercado brasileiro.

Artigo - Reforma Tributária e o seu impacto na logística brasileira

PLATAFORMA: PORTOS E NAVIOS | CADERNO: ONLINE | 22.10.25

A reforma tributária brasileira não é mais uma promessa distante: ela já começou. Aprovada e com cronograma definido, sua implementação tem início já no próximo ano, em 2026, e se estende até 2033. Essa mudança vai muito além da simplificação de impostos, ela impacta a estratégia logística que não será mais focada no aspecto tributário, mas sim na eficiência logística propriamente.

Por décadas, a chamada “guerra fiscal” moldou cadeias produtivas e redes de distribuição. Empresas decidiram onde produzir e armazenar não apenas pela eficiência operacional, mas pelos incentivos tributários oferecidos por alguns estados. Essa lógica está chegando ao fim. A exclusão gradual dos incentivos fiscais entre 2029 e 2032 marca uma virada de chave. Estados brasileiros, que antes reconhecidamente ofereciam incentivos fiscais extremamente competitivos, serão duramente afetados.

Sem incentivos estaduais, a estratégia logística passa a seguir a lógica macroeconômica do país, baseada na concentração das cadeias produtiva e consumidora. Isso significa que empresas precisarão repensar suas redes de produção e distribuição, aproximando-se dos grandes polos de fabricação e consumo, como São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

A mudança não é apenas tributária, é estrutural. Cadeias inteiras precisarão ser redesenhadas:

- Fábricas instaladas em regiões incentivadas terão de avaliar se permanecem onde estão, se migram para locais mais próximos ao consumo ou para a Zona Franca de Manaus, que permanece vigente até 2073.
- Centros de distribuição, muitos deles posicionados em estados que ofereciam benefícios fiscais, tendem a se deslocar para o eixo Sudeste, mais próximos aos grandes centros econômicos e financeiros.
- Importadores, que hoje nacionalizam cargas em portos com incentivos, deverão priorizar portos mais próximos ao consumo, alterando a dinâmica dos corredores logísticos.
- Atividades “e-commerce”, que utilizam incentivos estaduais para importação e distribuição, tenderão a reavaliar a capilaridade de sua malha logística.
- Até mesmo as conhecidas “Trading Companies” precisarão repensar sua estratégia operacional tributária, pois a extinção gradativa dos incentivos fiscais estaduais lhes impactará diretamente.

Nesse novo cenário, a competitividade não estará mais baseada em aspectos tributários, mas sim em eficiência logística. O “Custo Brasil” volta ao centro da agenda e dentro dele, a logística é peça-chave. Empresas que conseguirem redesenhar sua malha, com base na multimodalidade e de forma integrada, terão vantagens estratégicas. Combinar modais – rodoviário, ferroviário, cabotagem e até aéreo – será essencial para reduzir custos e aumentar resiliência.

Nessa nova dinâmica, a cabotagem assume papel central. O Brasil é um país litorâneo, com mais de 8 mil quilômetros de costa e 70% da população vivendo a até 200Km do mar. A cabotagem, transporte marítimo entre portos nacionais, já se mostra uma solução competitiva ao reduzir em até 30% os custos logísticos em longas distâncias, além de emitir menos CO2, em relação ao modal rodoviário. Com serviços semanais conectando Norte, Nordeste, Sudeste e Sul, oferece também previsibilidade e, com a reforma, ganha ainda mais relevância.

Empresas que antes triangulavam cargas por estados incentivados poderão nacionalizar ou fabricar próximo ao consumo e usar a cabotagem para distribuir com eficiência.

A transição para uma logística mais eficiente, contudo, não será simples. O Brasil ainda enfrenta gargalos estruturais que limitam a competitividade. O Porto de Santos (SP), por exemplo, já opera com alta utilização, o que significa que qualquer aumento de demanda pressiona custos e reduz eficiência. Sem investimentos robustos em infraestrutura – mais ferrovias, rodovias, terminais intermodais e capacidade portuária –, a nova lógica logística corre o risco de esbarrar em velhos problemas. E esses investimentos levam tempo. Empresas que aguardarem a reforma “acontecer” para agir podem perder espaço para concorrentes que se anteciparem.

Por outro lado, nem tudo mudará de forma radical. Hubs logísticos bem-posicionados geograficamente continuarão exercendo papel estratégico. Portos com infraestrutura consolidada, como Itapoá (SC), seguirão competitivos por sua capacidade e localização privilegiada para atender os estados de Santa Catarina, Paraná e São Paulo. Em outras palavras, a reorganização da malha não elimina a importância de ativos já consolidados; ela apenas redefine como eles se conectam a uma rede que precisa ser mais integrada e eficiente.

As decisões sobre onde produzir e distribuir não são apenas números em uma planilha. Elas carregam histórias, empregos e vínculos com comunidades locais. Uma fábrica, ou até mesmo um centro de distribuição, por exemplo, não se movem com facilidade. Eles estão conectados a trabalhadores, fornecedores e à economia regional. Por isso, a reorganização da malha logística precisa considerar não apenas custos, mas também impactos sociais e a vocação de cada território. Ao mesmo tempo, uma logística mais eficiente não beneficia apenas as empresas. Quando cadeias são otimizadas, o custo logístico cai e isso se traduz em produtos mais acessíveis para milhões de brasileiros. Reduzir o “Custo Brasil” significa não apenas aumentar a competitividade das empresas, mas também ampliar o poder de compra da população e integrar mercados que hoje pagam mais caro simplesmente pela distância.

A reforma tributária não é um evento distante, ela já teve início. E, como toda mudança estrutural, exige planejamento antecipado. Empresas que se adaptarem primeiro terão vantagem competitiva e acreditamos que a logística é um vetor de crescimento para o Brasil.

Navegação interior é tema de reunião participativa em Belém (PA)

PLATAFORMA: VALOR ECONÔMICO | CADERNO: ONLINE | 22.10.25

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizou, nesta terça-feira (21), a primeira – de duas – reuniões participativas para discutir todas as normas da navegação interior.

O encontro presencial aconteceu em Belém (PA), no Auditório do Sindarpa – Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial e Lacustre e das Agências de Navegação no Estado do Pará. O segundo encontro será na quinta-feira (23), às 9h no horário de Manaus (10h no horário de Brasília), no auditório da FIEAM – Federação das Indústrias do Estado do Amazonas.

O superintendente de Regulação, José Renato Fialho, ressaltou a importância da realização das reuniões participativas na região Norte do país, local onde a navegação interior é mais forte no território.

“Estamos contemplando quem mais utiliza esse serviço. Esse é um momento muito importante”, disse. Ele explicou ainda que “nessa agenda, a Agência decidiu realizar, além das audiências públicas habituais em Brasília, os webinários técnicos – já realizados – para fazer uma explicação detalhada dos normativos e as reuniões participativas presenciais”.

No total, durante a audiência, duas pessoas contribuíram de forma oral. A reunião também foi transmitida pelo canal da ANTAQ no YouTube. O período da consulta pública se estende até o dia 14 de novembro.

Modernizar a regulação

Com essa iniciativa, a Agência vai consolidar, revisar e modernizar o arcabouço normativo aplicável à navegação interior. A proposta não promove modificações de mérito na regulamentação da ANTAQ. O objetivo é aprimorar a técnica legislativa empregada, facilitando o acompanhamento e a compreensão por parte do mercado regulado e da sociedade.

Atualmente estão vigentes 11 resoluções que tratam do assunto. Com a revisão, que consta no Tema 1.1 da Agenda Regulatória ANTAQ 2025-2028, o objetivo é que a navegação interior seja disciplinada por seis normativos diferentes.

O tema passou por webinar técnico na última sexta-feira (10). Esse formato é importante para garantir explicações mais detalhadas de temas complexos e para auxiliar em futuras contribuições que serão feitas oralmente nas audiências públicas ou por escrito nas consultas públicas ou tomadas de subsídios.

Além disso, o aperfeiçoamento do estoque regulatório passa, no momento, por consulta pública. É possível enviar contribuições até o dia 14 de novembro. Todos os documentos e informações necessárias para a participação social estão disponíveis no site da ANTAQ.

Contribuições

As minutas jurídicas e documentos técnicos relativos à consulta pública do aprimoramento das propostas de normas elaboradas no âmbito do Tema 1.1 da Agenda Regulatória 2025/2028 – “Revisão e simplificação do estoque regulatório da navegação interior” .

O período para a realização das contribuições escritas se estende até as 23h59 do dia 14 de novembro de 2025, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site da ANTAQ, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos exclusivamente através do email: anexo_audiencia062025@antag.gov.br mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso. O envio do anexo em email não dispensa o envio da contribuição por escrito no formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) desta Agência, em Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da ANTAQ.

Diretor-geral da Antaq estará no Fórum Brasil Export Infraestrutura

PLATAFORMA: BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 22.10.25

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Frederico Dias, é uma das atrações confirmadas no Fórum Nacional Brasil Export Infraestrutura 2025, que será realizado de 28 a 30 deste mês, no hotel Royal Tulip Alvorada, em Brasília (DF). O encontro, promovido pelo Grupo Brasil Export, reunirá autoridades, executivos, magistrados e especialistas para debater o futuro da logística, do transporte e da infraestrutura no país.

Frederico Dias tomou posse como diretor-geral da Antaq no dia 16 de setembro e afirmou, na ocasião, que sua gestão terá como compromissos principais manter o diálogo com o setor regulado e os servidores, fortalecer o protagonismo da agência na solução de conflitos, reforçar a segurança regulatória, preservar a higidez do processo decisório e consolidar a instituição como referência na dinâmica econômica e institucional.

Ele também destacou como desafios ampliar a eficiência portuária, estimular a navegação interior, avançar na agenda de sustentabilidade, aprimorar a multimodalidade e explorar de forma responsável as oportunidades de inovação tecnológica aplicadas à regulação. “O transporte aquaviário é vetor de competitividade, de integração logística e de desenvolvimento regional. O país depende de portos eficientes, hidrovias estruturadas e serviços de navegação que atendam, com qualidade, às necessidades da população”, afirmou.

Segundo Dias, a missão da Antaq é “promover o desenvolvimento sustentável do setor aquaviário em benefício da sociedade brasileira”. Para isso, a agência busca garantir um ambiente regulatório equilibrado, que estimule investimentos, fortaleça a competitividade e contribua para reduzir o custo logístico do país.

Programação

O Fórum Nacional Brasil Export Infraestrutura 2025 reunirá autoridades, executivos, magistrados e especialistas em transporte, logística e comércio exterior para debater o futuro da infraestrutura brasileira. Promovido pelo Grupo Brasil Export, o evento contará com painéis sobre o novo marco legal do setor portuário, financiamento de obras, descarbonização do transporte, biocombustíveis e os impactos da geopolítica no comércio internacional.

A programação também inclui o Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (ENAPH), a terceira edição da Expo Brasil Export — feira voltada à promoção de negócios e parcerias — e o InfraJur, Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes.

O segundo dia do fórum, 29, encerrará com a cerimônia de premiação da primeira edição do Navegue + Brasil, que reconhecerá empresas e iniciativas que se destacaram no fortalecimento do transporte aquaviário nacional. Toda a programação será transmitida ao vivo pela TVBE News.

Abac sugere corredor verde no comércio marítimo entre países do Mercosul

PLATAFORMA: PORTOS E NAVIOS | CADERNO: ONLINE | 22.10.25

O diretor-executivo da Associação Brasileira de Cabotagem (Abac), Luis Fernando Resano, apresentou na última quinta-feira (15) a proposta de criação de um corredor verde do transporte marítimo entre os países do Mercosul, com uso de combustíveis menos poluentes, como biodiesel e, principalmente, etanol. A sugestão foi feita durante reunião da Comissão de Especialistas em Transporte Marítimo (CETM), que integra o Subgrupo de Trabalho nº 5 (SGT-5) do grupo de países da América do Sul, e que foi organizada pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

Ele ressaltou à Portos e Navios que a proposta ainda é embrionária e deve ser formatada para ser apresentada na próxima reunião do grupo no primeiro semestre de 2026 no Paraguai, país que assumirá a presidência temporária do bloco, substituindo o Brasil. O objetivo, explicou, é criar critérios que sejam compatíveis com as exigências para descarbonização estipuladas pela Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla inglês) e que sejam economicamente viáveis para as empresas de navegação, principalmente as de cabotagem.

Para isso, a estratégia é procurar os setores que podem ser envolvidos no projeto de criar linhas de transporte marítimo mais sustentável, com menos emissões de gases do efeito estufa (GEE). Entre eles, Resano citou órgãos de governo, como o próprio MPor e o Ministério de Minas e Energia (MME), além de empresas que produzem biodiesel e a Petrobras, principal distribuidora de combustíveis do país.

Segundo Resano, entre os obstáculos a superar estão a produção insuficiente de biocombustível para atender à frota brasileira de navios mercantes, a falta de uma rede de distribuição que permita o abastecimento das embarcações nos portos e a necessidade de adaptação dos motores dos navios para receber etanol. São questões que ele definiu como prioritárias para que se possa pensar em ter um corredor verde no comércio marítimo no continente. A elas se junta a dificuldade de empenho de todos os países do Mercosul na busca de soluções comuns.

No caso da produção de biodiesel, ele adiantou que já estão sendo iniciadas conversas com produtores de soja e do combustível dela derivado para mostrar o potencial de mercado e as possibilidades de ganhos para quem investir no segmento. “Temos feito contatos com produtores de biodiesel para pedir atenção ao setor marítimo”, disse Resano.

O diretor-executivo da Abac garantiu que o aumento da produção do biodiesel não causaria nenhuma perda aos exportadores de soja porque o combustível é obtido pelo esmagamento do grão e que o farelo resultante pode ser aproveitado, e exportado, para ser usado como ração animal. “A produção do biodiesel não afeta a oferta de comida, como alegam os europeus, que não produzem soja e não querem concorrência”, garantiu.

Mas, mesmo com aumento da fabricação do produto menos poluente, será preciso superar um obstáculo que Resano considera ainda mais difícil: a distribuição por todo o país, em portos e demais pontos para abastecimento dos navios. Segundo ele, essa rede não existe hoje, o que, por enquanto, inviabiliza o uso do biodiesel pelas embarcações.

Na avaliação do diretor-executivo da Abac, a solução poderia vir da Petrobras, que já conta com rede própria e eficiente de distribuição de combustível e poderia usá-la para levar o biodiesel até os consumidores do setor marítimo. “Se a Petrobras assumir essa responsabilidade, há possibilidade de que o uso desse recurso se torne possível”, sugeriu.

Ele considera o etanol a melhor opção de combustível com baixa emissão de GEE, com a ressalva de que seu uso pelas embarcações exigirá adaptações nos motores e, conseqüentemente, aumento de custos e de preços do frete. Dessa forma, a alternativa só se tornaria viável com uma política de governo para garantir que os que investirem no combustível mais limpo não sejam prejudicados com a perda de cargas para outros modais.

Resano entende que, se o setor marítimo investir em motores mais sustentáveis e tiver que repassar custo para preços, pode perder clientes para outros modais, notadamente o rodoviário, muito mais poluente, se esse oferecer fretes mais baratos. “Quem escolhe o transportador é o dono da carga, e a maioria escolhe quem cobra menos pelo serviço”, afirmou.

Ele lembrou que o corredor verde poderia ser ainda uma forma de os transportadores marítimos escaparem de taxas que serão cobradas a partir de 2028 pela IMO, que exige a redução das emissões até chegar a zero em 2050. E explicou que quem usar o biodiesel ‘B40’ terá cobrança mais que quem usar o ‘B100’ e quem usar etanol poderá ficar isento, por ser o combustível que menos polui.

Por isso, a Abac cobra ações do governo para coordenar todo o processo, estabelecer metas de produção e de distribuição para que o corredor se torne viável sem onerar as empresas de navegação e, conseqüentemente, os donos das cargas e os consumidores finais. “O governo precisa agir para tornar o corredor verde realidade em benefício de todos, incluindo o meio ambiente”, defendeu Resano.

A Abac também é a favor que a questão seja tratada não só como política de governo, mas como política de Estado e que todos os órgãos e empresas, inclusive estatais, sejam envolvidos nas discussões e na formatação da proposta para que possa ser apresentada na próxima reunião do Mercosul e seja transformada em realidade. “Espero que o Brasil esteja empenhado em criar um corredor verde no transporte marítimo no continente”, comentou Resano.

Ele disse acreditar que a Petrobras pode ter papel importante, principalmente na distribuição, mas também na possibilidade de investir na produção de combustíveis menos poluentes. Mesmo ressaltando que esse não é objetivo para qual foi criada, já que é uma petroleira, a empresa poderia contribuir e até, no futuro aumentar seus ganhos, inclusive com a exportação dos produtos, que serão cada vez mais demandados por empresas marítimas de todo o mundo para cumprir as metas de descarbonização impostas pela IMO.

Túnel entre Santos e Guarujá começa a ser construído em 2026 e deve ficar pronto em 2030, antes do previsto

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 22.10.25

A Mota-Engil, futura concessionária do túnel imerso Santos-Guarujá, planeja iniciar as obras em 2026 e antecipar a entrega de 2031 para 2030. O planejamento foi apresentado em reunião com a Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI) do Governo do Estado, nesta terça-feira (21), em São Paulo. Além disso, a Autoridade Portuária de Santos (APS) e o Governo Paulista garantiram que farão o depósito do aporte público obrigatório de R\$ 5,14 bilhões na conta do empreendimento até o final deste ano.

O contrato de concessão patrocinada por parceria público-privada (PPP) tem vigência de 30 anos, prorrogáveis, e o investimento previsto é de R\$ 6,8 bilhões. Desse total, Estado e União custearão R\$ 5,14 bilhões, meio a meio.

As novidades sobre as tratativas da obra foram confirmadas pela SPI em nota enviada para A Tribuna. “Nesta terça-feira (ontem), um representante da SPI recebeu a equipe da Mota-Engil, que apresentou o planejamento de início das obras em 2026 e a possibilidade de antecipação da entrega do túnel para 2030, reforçando o compromisso conjunto de garantir agilidade e transparência à execução do projeto”.

A secretaria informou também que “a parcela estadual está assegurada pelo Tesouro, compatível com a capacidade fiscal do Estado e dentro das margens de remanejamento autorizadas pela Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO). O pagamento pelo Estado será realizado no ato da assinatura do contrato, enquanto a União tem até 60 dias para efetuar sua contribuição”.

Além do aporte, o Estado informou que “será responsável por destinar integralmente os recursos referentes às desapropriações, estimados em R\$ 522 milhões. Este processo de pagamento segue as regras do edital e as etapas regulares de adjudicação e homologação, incluindo a apresentação das condicionantes pela futura concessionária, entre elas a abertura da conta vinculada para o aporte”.

Audiência pública

Já a parte da União será destinada pela empresa pública do Porto de Santos. Por videoconferência em audiência pública da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados realizada nesta terça-feira (21), o presidente Anderson Pomini declarou que “a APS vai transferir os R\$ 3 bilhões para a conta do túnel no final de novembro”.

Além de Pomini, participaram da sessão pública representantes do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e das duas prefeituras. O encontro foi conduzido pelo deputado federal e ex-ministro-chefe da Secretaria Especial de Portos Leônidas Cristino (PDT-CE).

O prefeito de Santos, Rogério Santos (Republicanos), participando também de forma on-line, reforçou suas solicitações de redução de impactos na Cidade. “Solicitamos cinco quesitos: menor número de desapropriações, soluções urbanas para os bairros, não permissão de tráfego de caminhões em áreas urbanas, prioridade de emprego de mão de obra da Baixada Santista e estudos e obras necessárias para a mudança do eixo de trânsito da Ponta da Praia para o Macuco por causa do túnel”.

Representando o prefeito de Guarujá, Farid Madi (Pode), o secretário municipal de Planejamento Estratégico, João Eduardo de Oliveira, observou que “o traçado conceitual impacta diretamente na zona urbana. Nossas preocupações recaem sobre o impacto para 700 famílias e no centro comercial pujante de Vicente de Carvalho. Além disso, é necessário um sistema viário complementar, integração do túnel ao retroporto, que é estratégico para nós, e o fato de que o acesso ao aeródromo não pode ser impactado num trecho de 200 metros”.

O deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB) destacou a importância socioeconômica de um empreendimento desse porte para a Baixada Santista, mas pediu atenção “aos impactos para os moradores de Santos e de Vicente de Carvalho (Guarujá)”.

Acordo de cooperação

O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Alber Vasconcelos, lembrou, no encontro do acordo de cooperação técnica (ACT) assinado em fevereiro de 2024, que formalizou o pacto entre o Governo Paulista e a União para a construção do túnel, com a participação da Antaq, por parte do ente federal, e da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp). Mas a principal condutora do projeto, a diretora da Artesp, Raquel França, que também foi convidada, não pôde comparecer à audiência pública.