



ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE
TERMINAIS DE LÍQUIDOS



Clipping Diário

QUARTA-FEIRA 26.11.25

Empresa norueguesa de combustíveis verdes visita Suape

PLATAFORMA: PORTOS E NAVIOS | CADERNO: ONLINE | 26.11.25

Uma comitiva com dirigentes da empresa norueguesa Topsoe, especializada no desenvolvimento de tecnologias de produção de hidrogênio verde, e-combustíveis e descarbonização industrial, visitou Suape na última segunda-feira (24) para conhecer a estrutura do complexo portuário pernambucano. A expectativa é de que a companhia invista em Pernambuco em projetos de hidrogênio de baixa emissão, e-metanol, reutilização de CO₂.

O gerente-geral Brasil da Topsoe, André Defaveri, disse que pôde constatar que o complexo está preparado para receber projetos voltados à transição energética, com forte potencial para hidrogênio verde, amônia verde e e-metanol. "A Topsoe, como licenciadora de tecnologias para descarbonização, atua para apoiar a estruturação das condições e da infraestrutura necessárias à implementação desses projetos", explicou.

O diretor-presidente da autoridade portuária de Suape, Armando Bisneto, avaliou que a visita aumenta as perspectivas de cooperação e pode estimular futuros investimentos no complexo pernambucano. Segundo ele, o objetivo é reforçar a posição de Suape como referência em soluções portuárias e logísticas alinhadas à transição energética.

Vetos a MP do setor elétrico expõem disputa com Legislativo

PLATAFORMA: VALOR ECONÔMICO | CADERNO: ONLINE | 26.11.25

Pontos emblemáticos como ressarcimento por cortes de geração e a mudança no preço de referência do petróleo ficaram de fora

Ministro Alexandre Silveira: governo não aceitaria trechos que colocavam em risco a estabilidade tarifária —

A sanção da medida provisória 1304 da reforma do setor elétrico marca um novo capítulo na disputa entre Executivo e Congresso sobre os rumos do segmento. Embora o texto tenha sido aprovado pelos parlamentares, o governo barrou cerca de 20 dispositivos, muitos classificados como “jabutis”, por tratarem de temas alheios à proposta original.

Pontos emblemáticos, como o ressarcimento por cortes de geração e a mudança no preço de referência do petróleo, ficaram de fora. Já a prorrogação dos contratos de térmicas a carvão foi mantida.

Leia também:

Cenário sem Rodrigo Pacheco afeta corrida pelo Senado em 2026

PT começa a definir palanque de Lula em Minas Gerais

A publicação do texto nesta terça-feira (25) confirmou o sinal dado horas antes pelo ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, que, em entrevista ao programa Roda Viva, da TV Cultura. Silveira antecipou que o governo não aceitaria trechos que, segundo ele, colocavam em risco a estabilidade tarifária e a previsibilidade regulatória do setor.

O ponto mais sensível foi o veto ao ressarcimento amplo para usinas eólicas e solares em casos de cortes de geração por sobra de oferta ou falta de capacidade de escoamento. O texto previa compensação, inclusive retroativa, o que, segundo Silveira, poderia ter impacto tarifário de até R\$ 6 bilhões.

Com o veto, às empresas só vão receber ressarcimento por cortes que foram feitos por falta de infraestrutura para escoar a energia. Já os demais casos devem ser discutidos pelo governo posteriormente, sinalizou o ministro durante a entrevista.

Representantes de consumidores se posicionaram contra a proposta, enquanto empresas de renováveis alegavam que a ausência de medidas para lidar com os custos pelos cortes ameaça investimentos e empregos.

“Nós vamos ter mais demissão. Estamos tratando de duas crises, a microcrise, que é curtailment [cortes de geração por problemas de infraestrutura ou excesso de geração de energia], toda essa bagunça regulatória que precisa ser ajustada. E a gente tem uma macrocrise, que é a própria crise da indústria, que está demitindo, fechando fábrica”, avalia a presidente da Associação Brasileira de Energia Eólica e Novas Tecnologias (Abeeólica), Elbia Gannoum.

Outro veto mirou o trecho que restringia novos arranjos de autoprodução de energia, um modelo que ganhou força entre grandes consumidores industriais. A justificativa oficial aponta que a limitação poderia reduzir o uso eficiente da capacidade instalada, criando barreiras artificiais num momento em que o governo tenta reorganizar o marco regulatório para atrair investimentos.

No entendimento do advogado Raphael Gomes, sócio de energia do escritório de advocacia Lefosse, o texto original que limitava a autoprodução somente para novos projetos foi justificado como uma forma de incentivar a construção de novas usinas (critério de adicionalidade).

Isso, para ele, “contraria a realidade dos fatos, uma vez que um dos maiores problemas conjunturais do setor é justamente o corte de geração por falta de demanda para dar vazão à energia existente”.

A prorrogação dos contratos de usinas a carvão até 2040, porém, foi preservada. A decisão foi interpretada como um sinal contraditório da política energética federal por alguns especialistas, por manter subsídios a uma fonte altamente emissora em meio à pressão internacional pós-COP30. O ministro, por sua vez, defendeu que essas fontes ainda são necessárias para dar segurança ao sistema.

Para Nivalde de Castro, coordenador-geral do Grupo de Estudos do Setor Elétrico (Gesel) da UFRJ, considerando o lado energético, a prorrogação deveria ter sido vetada. “Essa decisão foi muito mais uma ordem política, pelos interesses de economia regional, de pressão de parlamentares, deputados e senadores, e que tem se mostrado uma prática muito comum e de certa maneira danosa para o setor elétrico.”

Já no setor de óleo e gás, o governo decidiu, pôr fim, vetar a mudança no preço de referência do petróleo para fins de pagamentos de royalties, que tinha potencial de elevar a arrecadação da União. A medida também dividia o segmento e integrantes do governo.

Para Evaristo Pinheiro, presidente da Refina Brasil, o veto gera preocupação. Ele afirma que, com a decisão, o governo mantém uma metodologia que provoca um prejuízo de R\$ 83 bilhões aos cofres públicos ao longo de uma década. A entidade ainda avalia os próximos passos, mas deve atuar junto ao Congresso para restabelecer o texto aprovado. “A medida não cria tributo, não altera contratos e apenas garante que o cálculo previsto na Lei do Petróleo seja aplicado corretamente.”

O Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP) afirmou que a manutenção do atual modelo de cálculo “protege os investimentos, garante empregos e proporciona segurança jurídica aos contratos vigentes e estabilidade regulatória ao setor, alinhando-se diretamente à agenda de desenvolvimento do país.”

Por parte dos consumidores, o União Pela Energia, movimento que congrega 70 associações e federações da indústria, considera relevantes os vetos a artigos que causariam efeitos nocivos ao setor elétrico.

“Algumas das medidas aprovadas agravam problemas crônicos do setor, como o 'curtailment', que em vez de ser enfrentado tende a se intensificar diante das novas contratações compulsórias contidas no texto sancionado. A indústria não concorda com reservas de mercado e direcionamentos para fontes específicas.”

Gasolina e energia elétrica puxaram IPCA-15 para baixo em novembro

PLATAFORMA: VALOR ECONÔMICO | CADERNO: ONLINE | 26.11.25

Na gasolina, a influência veio do corte do preço do combustível da Petrobras para as refinarias; na energia, preço foi beneficiado pela bandeira tarifária vigente

A gasolina e a energia elétrica contribuíram para puxar a prévia da inflação para baixo no mês de novembro, mostram os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo -15 (IPCA-15), o preço da gasolina caiu 0,48%, com impacto de 0,02 ponto percentual negativo no índice em novembro. A energia elétrica, por sua vez, teve queda de 0,38%.

Na gasolina, a influência veio do corte do preço do combustível da Petrobras para as refinarias, que passou a valer em 21 de outubro. Foi a primeira redução depois de quatro meses. Como o período de coleta do IPCA-15 foi de 14 de outubro a 13 de novembro, o índice captou a maior parte dessa influência.

Leia também:

Cenário sem Rodrigo Pacheco afeta corrida pelo Senado em 2026

PT começa a definir palanque de Lula em Minas Gerais

Na energia elétrica, o preço foi beneficiado pela vigência da bandeira tarifária vermelha patamar 1 em novembro, que adiciona R\$ 4,46 na conta de luz a cada 100 Kwh consumidos.

Além da gasolina, também registraram queda de preço pelo IPCA-15 de novembro etanol (-0,54%) e óleo diesel (-0,07%). A única exceção entre os combustíveis foi o gás veicular (0,20%).

Decisão do TCU para meta fiscal de 2026 promete ser apertada

PLATAFORMA: VALOR ECONÔMICO | CADERNO: ONLINE | 26.11.25

Nos bastidores da corte, é esperado que ministros mandem ‘recado’ para governo

Benjamin Zymler: após pressão, ministro voltou atrás e permitiu, de forma cautelar, que o governo fosse liberado para buscar o limite inferior este ano

Integrantes do Tribunal de Contas da União (TCU) veem um cenário apertado para o governo federal na próxima semana, quando a corte julgará o processo sobre mirar o centro ou o limite inferior da meta de resultado primário do ano que vem. Há a expectativa de que uma maioria seja formada em torno do voto do ministro Benjamin Zymler, relator do caso. Zymler votou pela obrigação de o governo, na hora de contingenciar recursos, mirar o centro a partir de 2026.

Caso tenha de mirar o centro da meta, o governo precisará buscar o superávit de 0,25% do Produto Interno Bruto (PIB), equivalente a R\$ 34 bilhões, na hora de contingenciar recursos, o que ainda é mais desafiador em um ano eleitoral. A meta de resultado primário estabelecida no arcabouço tem fiscal de tolerância de 0,25 ponto do PIB.

O Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO) de 2025 foi enviado pelo governo no ano passado com um dispositivo que dizia que valeria o limite inferior do intervalo de tolerância para efeitos de contingenciamento. O texto final aprovado pelo Congresso, no entanto, trocou a expressão “limite inferior” por “considerada a meta de resultado primário estabelecida no caput do art. 2º” - o caput deste artigo da LDO estabelece justamente que a meta a ser perseguida em 2025 é o déficit zero e não faz qualquer menção ao intervalo de tolerância. Essa mudança levantou o debate de que o governo deveria mirar o centro, como previsto no caput, na condução da política fiscal.

Recentemente, no entanto, em meio à pressão do TCU para mirar o centro, o Congresso alterou novamente a LDO, em negociação com o governo, e incluiu um dispositivo que permite considerar o limite inferior do intervalo de tolerância da meta fiscal para efeitos de contingenciamento, reforçando a posição do Executivo. Esta mudança, na visão de interlocutores, joga luz ao debate de 2026, já que não haveria lógica em adotar, para o ano que vem, uma redação diferente daquela que foi aprovada este ano.

O governo enviou o PLDO de 2026 vem dizendo que “o Poder Executivo federal apurará o montante necessário, considerado o limite inferior do intervalo de tolerância da meta de resultado primário”.

Se o entendimento do TCU for mantido, governo teria ainda mais dificuldades no próximo ano

O trecho, no entanto, foi alterado pelo relator do PLDO de 2026, deputado Gervásio Maia (PSB-PB), no primeiro substitutivo protocolado, ainda em julho. Na nova versão, ele estabelece que o “Poder Executivo federal apurará o montante necessário, considerada a meta de resultado primário estabelecida”, retirando o trecho que faz menção ao limite inferior. Procurado, Gervásio não respondeu até a conclusão desta edição.

Em setembro, o TCU entendeu por unanimidade que a prática da equipe econômica de mirar o limite inferior em qualquer ano na hora de contingenciar, e não o centro da meta, não era compatível com as melhores práticas fiscais. Na prática, assim, o órgão obrigou o governo a seguir o centro na hora de congelar verbas do Orçamento bimestralmente.

Após pressão de integrantes do governo Lula, o ministro-relator, Benjamin Zymler, voltou atrás e permitiu, de forma cautelar, que o governo fosse liberado para buscar o limite inferior este ano, tendo em vista a execução orçamentária já avançada, mas mirasse o centro da meta em 2026. O julgamento foi suspenso por pedido de vista coletivo e voltará à pauta na próxima quarta-feira.

O Valor apurou que o ministro-chefe da Casa Civil, Rui Costa, conversou com ministros do TCU a respeito do assunto. A interlocutores, o ministro Bruno Dantas disse que mudará seu voto e permitirá ao governo mirar o limite inferior da meta fiscal, não o centro, na hora de contingenciar.

Mas, nos bastidores do tribunal, é esperado que mesmo ministros que costumam votar com o governo, neste caso, optem por “dar um recado” pela responsabilidade fiscal e votem por mirar o centro da meta.

Se o entendimento do TCU for mantido, o governo teria ainda mais dificuldades no próximo ano. Na segunda-feira, o secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan, afirmou que há um desafio nas receitas na ordem de R\$ 30 bilhões no próximo ano, tendo em vista projetos que ainda não foram aprovados pelo Congresso Nacional.

Apesar desse debate, interlocutores do governo reforçam que a lei do arcabouço é clara no sentido de mirar o piso da meta e que a LDO nem poderia alterá-lo. Isso porque o arcabouço é uma lei complementar, enquanto a Lei de Diretrizes Orçamentárias é ordinária. Ou seja, na prática, a discussão é inclusive sobre controle de legalidade e, no limite, poderia ser judicializada no Supremo Tribunal Federal (STF).

Além disso, na visão dos técnicos, a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) é também clara ao estabelecer que o governo pode contingenciar se estiver descumprindo a meta fiscal. Apesar de o alvo ser de déficit zero este ano, o descumprimento só ocorre se não for atingido o limite inferior da banda, conforme prevê a lei do arcabouço.

Integrantes do Executivo lembram que, durante a discussão do novo arcabouço fiscal, ficou definido que a meta seria fixada na LDO, mas que os parâmetros deveriam constar da lei complementar, justamente para evitar que as regras mudassem a cada ano. Apesar de o governo ter vencido essa disputa à época, o debate volta agora à tona, disse uma fonte. A preocupação era a mesma de hoje, de que a LDO acabasse se tornando um instrumento de negociação a cada ano.

No calendário preliminar de votações para o fim do ano divulgado pelo Congresso Nacional, o PLDO seria votado na Comissão Mista de Orçamento (CMO) na próxima terça-feira (2) e na quarta-feira (3) no plenário. Integrantes do Legislativo, no entanto, reconhecem que dificilmente esse prazo será cumprido. Não há ainda expectativa de que o texto seja votado antes da análise do assunto pelo TCU.

Evento ‘Logística no Brasil’ debate infraestrutura na região Sudeste

PLATAFORMA: VALOR ECONÔMICO | CADERNO: ONLINE | 26.11.25

Os projetos prioritários para a infraestrutura do Sudeste do Brasil e, mais especificamente, do Rio de Janeiro, bem como as diretrizes dos governos para a região e para o Estado e os instrumentos para financiar as obras necessárias, serão discutidos nesta quarta-feira (26) em mais um debate da série “Logística no Brasil”, promovida pelo Valor, com oferecimento de Infra S.A e Ministério dos Transportes, e que está percorrendo as cinco regiões do país.

O Sudeste concentra os principais polos industriais, financeiros, logísticos e energéticos do país, mas vem enfrentando gargalos que afetam seu desempenho econômico, com reflexos sobre a atividade do país como um todo. Apesar de ter perdido participação no PIB brasileiro nos últimos anos, a região representa mais da metade da economia nacional. O Rio de Janeiro, por sua vez, tem uma série de investimentos importantes em curso. Segundo a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro, são R\$ 24,5 bilhões em obras de melhorias em concessões rodoviárias e ferroviária e investimentos em terminal marítimos.

O tema estará presente em debate com George Santoro, secretário-executivo do Ministério dos Transportes, Jorge Bastos, presidente da Infra S.A., Mauro Ribeiro Viegas Filho, diretor-executivo e presidente do Conselho Empresarial de Infraestrutura da Firjan, Luciana Costa, diretora de infraestrutura de transição energética do BNDES, e Gabriela Costa, diretora-executiva da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP).

O segundo painel vai se concentrar em intermodalidade e ferrovias. O Rio, como outros Estados, enfrenta problemas de infraestrutura e gargalos críticos e históricos na integração modal. Estarão na mesa de debates Leonardo Cezar Ribeiro, secretário nacional de Transporte Ferroviário; Eduardo Rebuzzi, presidente da Federação do Transporte de Cargas do Estado do Rio de Janeiro (Fetranscarga) e do Conselho Regional do Sest/Senat do Rio de Janeiro; Ulisses Oliveira, diretor de assuntos corporativos e sustentabilidade do Porto Sudeste; e Eduardo Kantz, diretor de relações institucionais & ESG da Prumo.

As mesas serão mediadas por Fabio Couto, repórter do Valor. O debate será realizado no segundo andar da sede da Firjan (av. Graça Aranha, 1, no Rio), das 10h às 11h30, e terá transmissão ao vivo nos canais de YouTube, Facebook e LinkedIn do Valor e no YouTube do Ministério dos Transportes.

Municípios debatem criação de Agência Regional Ambiental

PLATAFORMA: JORNAL DA ORLA | CADERNO: ONLINE | 26.11.25

A Agência Regional Ambiental para destravar os processos burocráticos e dar celeridade às concessões de licenças ambientais deve iniciar atividades em meados de 2026. Esta é a expectativa do secretário de Meio Ambiente de Praia Grande, Valdir Pereira Ramos Filho. A ideia, lançada em junho pelo prefeito Alberto Mourão (MDB), a princípio com foco na atuação local, ganhou adeptos na Baixada Santista e Vale do Ribeira e vem sendo debatida, vislumbrando a regionalização.

O assunto centralizou o primeiro painel do “Invest Retroporto”, na manhã desta terça-feira (25), na Associação Comercial de Santos (ACS), numa iniciativa da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC). Durante os debates sobre “Meio Ambiente e Segurança Jurídica para Investimentos”, a proposta da Agência Regional Ambiental recebeu apoio da secretária de Meio Ambiente Flávia Ramacciotti (São Vicente) e dos secretários Cleiton Jordão Santos (Cubatão) e Rodrigo Fernandes (Guarujá).

Valdir Pereira afirmou que tudo começou com uma ordem de serviço do prefeito Mourão, “para termos o licenciamento ambiental municipalizado e avançamos nas negociações para que isso fosse regionalizado”. De acordo com ele, a questão ambiental não se resolve em uma cidade só.

“Temos que ter uma integração, ações coordenadas. A Cetesb, que é o órgão estadual competente, está desenvolvendo um programa de municipalização ambiental, porque sabe que não tem perna para atuar em 645 municípios. Então, considerando essa iniciativa, em junho de 2025 lançamos a carta de intenção de formação dessa agência regional e várias cidades assinaram, com exceção de Santos e Bertioga, que já fazem o licenciamento, e Guarujá, que ficou para um segundo momento, além de cidades do Vale do Ribeira. Com base na legislação do Conselho de Meio Ambiente (Consema) 2024 e apoio do Governo do Estado, a gente vai estruturar e absorver o licenciamento de alto impacto local – é bom frisar esse ponto, porque a terminologia às vezes pode confundir: é alto impacto local”, explica.

Enquanto isso, Praia Grande continua seu projeto municipal: já realizou treinamento de 12 servidores para qualificar as análises dos pedidos de licença.

Em Guarujá, conforme informou o secretário de Meio Ambiente, Rodrigo Fernandes, a Prefeitura está concluindo a “modelagem macro” do zoneamento ambiental, que inclui três Áreas de Proteção Ambiental (APAs) e a zona industrial portuária e retroportuária.

A secretária Flávia Ramacciotti, de São Vicente, destacou que a digitalização de processos já reduziu o tempo para emissão de licenças para ações de baixo impacto.

O secretário Cleiton Santos, de Cubatão, destacou o diálogo da Administração Municipal com empresários e a importância dos programas habitacionais em desenvolvimento, “que tem retirado as famílias de áreas de risco e de preservação ambiental, oferecendo moradias dignas”.

O debate também contou com a participação de Rogério Oliveira, diretor da ABTTC, e do jornalista Leopoldo Figueiredo, diretor-geral do Jornal da Orla e da Rede BE News.

Expertise do Brasil Export será implantado no setor, diz Julião

PLATAFORMA: JORNAL DA ORLA | CADERNO: ONLINE | 26.11.25

O CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião, destacou o trabalho que o grupo passa a ter agora com a criação do mais novo fórum de debates, o Brasil Export Minas e Energia, cuja primeira edição do evento ocorreu ontem (25) e continua hoje (26), em Brasília. Julião enfatizou que a frente de trabalho do grupo, nacionalmente conhecida em prol da infraestrutura, terá a mesma base para garantir o desenvolvimento do setor de petróleo, gás e energia.

Em seu discurso na sessão solene do evento, na noite desta terça-feira (25), Julião destacou o compromisso do Grupo Brasil Export com o mais novo segmento.

“Nosso compromisso é não ter bandeira, não ter partido, não ter ideologia. A nossa única bandeira é o crescimento do setor da infraestrutura, o que nós queremos quando nós lançamos um novo projeto, um novo espaço democrático. Obrigado pela confiança a todos os parceiros e tenho certeza que a partir de agora temos muito o que trabalhar e a produzir por este novo setor, que é um setor que transforma como transforma o setor da infraestrutura”, disse.

Com a realização do fórum inédito, o próximo passo, segundo o CEO do Brasil Export, será a criação do conselho de Minas e Energia do grupo. Juntando todos os fóruns nacionais, estaduais, regionais e internacionais, o Brasil Export já possui mais de 700 conselheiros atuando de Norte a Sul.

“Neste momento, daremos início a formação do conselho de Minas e Energia. Muito importante nós criarmos o mesmo ambiente que já criamos junto ao setor de infraestrutura, faremos o mesmo em Minas e Energia”, finalizou.

DEBATE JURÍDICO

Pouco antes da sessão solene, aconteceu o debate jurídico sobre “Regulação, Convenções Internacionais e a Formação de Marítimos: Desafios e Avanços para o Setor Marítimo e de Óleo & Gás”. A moderação do debate foi feita por Jacqueline Wendpap, diretora-executiva da Praticagem do Brasil. Segundo ela, é importante integrar visões jurídicas, técnicas e operacionais no setor que vem apresentando evolução tecnológica, mas grande complexidade normativa.

Participaram Luiz Carlos Calvo dos Santos Junior, Capitão de Mar e Guerra e ajudante da Divisão de Coordenação para os Assuntos da IMO – Marinha do Brasil; Dino Antunes, vice-presidente executivo do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (SYNDARMA) e presidente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (ABEAM); Iwan Jaeger, sócio do Kincaid | Mendes Vianna Advogados e Marcus Vinícius Lisboa Brandão, consultor marítimo sênior do Grupo ABL.

Capacitação profissional e ambiente regulatório estável e previsível nortearam o debate do painel. A tônica ficou sobre as empresas de navegação e de apoio marítimo necessitarem de um ambiente regulatório estável e previsível para manter investimentos e garantir eficiência operacional.

Porto de Porto Velho recebe premiação nacional pelo 4º ano consecutivo e está entre os portos mais bem avaliados do país

PLATAFORMA: O ESTADO DE RONDONIA | CADERNO: ONLINE | 26.11.25

O Porto de Porto Velho voltou a figurar entre os destaques do sistema portuário público brasileiro. A autoridade portuária recebeu o troféu do Prêmio CIDESPORT 2025, em Florianópolis, no dia 13 de novembro, ao alcançar o 3º lugar na categoria de portos com movimentação de até cinco milhões de toneladas. A cerimônia ocorreu durante o XII Congresso Internacional de Desempenho Portuário que tem parceria com a Universidade de Valência, Espanha.

Premiação considera indicadores que medem desde políticas ambientais e mitigação de impactos até responsabilidade social

A premiação considera indicadores que medem desde políticas ambientais e mitigação de impactos até responsabilidade social, integridade institucional e transparência administrativa. Na prática, o resultado coloca o porto rondoniense entre as autoridades portuárias públicas de médio porte mais bem avaliadas do país na agenda Ambiental, Social e Governança (ESG), hoje central para a competitividade logística.

O reconhecimento deste ano dá sequência a uma série de conquistas iniciadas em 2022, mas com critérios diferentes a cada edição. A trajetória recente revela um padrão de evolução contínua em dimensões estratégicas da gestão portuária.

Em 2022, o Porto de Porto Velho conquistou o 1º lugar na categoria “Avanço” do prêmio Portos+Brasil, organizado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR). No ano seguinte, a mesma premiação concedeu ao terminal o 2º lugar na categoria “Variação da Margem EBITDA”, indicador associado à eficiência econômica e rentabilidade operacional. Em 2024, o Porto voltou ao topo ao receber o 1º lugar na categoria “Conformidade Regulatória”, na modalidade Porto Público, durante a 7ª edição do prêmio da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

CICLO DE CRESCIMENTO

Cada reconhecimento destacou um aspecto específico da gestão, da infraestrutura e da operação. Em conjunto, os prêmios desenham um ciclo que vai do salto operacional à solidez econômica, da regularidade institucional ao desempenho ESG.

Para o diretor-presidente da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (Soph), Fernando Parente, o pódio no CIDESPORT consolida esse percurso. “A gente vem construindo resultados de forma consistente, ano após ano, e por critérios diferentes. Isso mostra que o porto avançou na operação, na eficiência econômica, na conformidade e agora na sustentabilidade”, afirmou. Segundo ele, “o ESG não é um adorno. É uma forma de garantir crescimento com responsabilidade numa região estratégica como a Amazônia.”

Segundo o diretor-presidente da Soph, o reconhecimento reforça a confiança de operadores e parceiros. “Quando instituições diferentes avaliam e chegam a conclusões positivas sobre dimensões distintas do porto, isso cria um selo de credibilidade. Ajuda a atrair negócios e também a elevar o padrão interno de gestão”, declarou.

REPUTAÇÃO E COMPETITIVIDADE

O resultado ocorre em um momento em que portos amazônicos são pressionados a conciliar expansão logística com exigências ambientais e sociais cada vez mais objetivas. A avaliação ESG, nesse cenário, tem funcionado como critério de reputação e de competitividade, especialmente para cadeias produtivas que dependem de rastreabilidade e governança.

Com o troféu de 2025, o Porto de Porto Velho completa quatro anos seguidos de premiação nacional, sustentado por indicadores que apontam amadurecimento institucional. A meta agora é transformar a sequência de resultados em política permanente, mantendo eficiência operacional ao lado de compromissos ambientais, sociais e de integridade pública.

Guia Prático de Seguros e Capitalização para Concessões e PPPs é apresentado em Brasília

PLATAFORMA: PORTAL MPOR | CADERNO: ONLINE | 26.11.25

Nesta terça-feira (25), o Ministério de Portos e Aeroportos apresentou o novo Guia Prático de Seguros e Capitalização para Concessões e PPPs durante o Fórum Nacional de PPPs 2025, realizado na Confederação Nacional do Transporte, em Brasília. O material, que foi lançado na COP30, em Belém (PA), orienta contratadas e contratantes de seguros, com especial atenção às relações após eventos climáticos extremos. A diretora de Assuntos Econômicos do MPor, Helena Venceslau, representou a pasta no evento que teve como tema os “Avanços e transformações em Concessões e Parcerias na melhoria da infraestrutura e dos serviços prestados à sociedade”.

Em sua participação, Helena Venceslau detalhou os objetivos do material, desenvolvido em parceria com a Confederação Nacional das Seguradoras (CNSeg), e destacou que o guia reúne orientações práticas para gestores públicos e concessionárias e busca apoiar a escolha de soluções de seguro mais adequadas aos diferentes tipos de projetos. A diretora ressaltou que a iniciativa se torna ainda mais relevante diante do aumento de eventos climáticos extremos e riscos operacionais, que exigem modelos de proteção mais robustos e alinhados às necessidades da infraestrutura nacional.

Venceslau enfatizou que o guia também pretende ampliar a compreensão sobre o papel dos seguros nos contratos, evitando que o instrumento seja lembrado apenas no momento em que precisa ser acionado. “Muitas vezes o seguro é contratado, mas não atende plenamente às necessidades do projeto. E isso só fica evidente quando o problema já aconteceu”, afirmou.

Como exemplo, ela mencionou a paralisação de um aeroporto no Rio Grande do Sul, quando a cobertura disponível não foi suficiente para absorver os prejuízos causados por um evento climático extremo. Para Helena, o episódio reforça a necessidade de revisar modelos de seguro e fortalecer o diálogo entre poder concedente, concessionárias e seguradoras.

A diretora explicou que o lançamento do guia representa o início de uma agenda contínua de aprimoramento da gestão de riscos no setor. “O MPor seguirá trabalhando para modernizar produtos existentes, como o seguro de operador portuário, e incorporar boas práticas internacionais. É um passo importante para que nossos contratos sejam mais eficientes, seguros e preparados para os desafios futuros”, destacou.

O Fórum Nacional de PPPs segue ao longo da semana com discussões sobre inovação, financiamento e sustentabilidade, reforçando o compromisso do setor público e privado com a modernização da infraestrutura e a melhoria dos serviços oferecidos à população.

O encontro reúne representantes do governo federal, agências reguladoras, academia, setor privado e organizações da sociedade civil. A programação aborda temas como mudanças regulatórias, gestão sustentável de transportes, seguros e garantias, cidades inteligentes, parcerias ambientais, saneamento, energia, governança contratual e novos mecanismos de financiamento, contribuindo para o desenvolvimento de estratégias que moldarão o futuro da infraestrutura brasileira.

Leilões portuários: MPor fez oito de 21 certames previstos para 2025

PLATAFORMA: AGÊNCIA INFRA | CADERNO: ONLINE | 26.11.25

A carteira de projetos apresentada pelo MPor (Ministério de Portos e Aeroportos) para concessão e arrendamento portuários enfrenta entraves e projetos relevantes previstos para este ano vão ficar para 2026.

A expectativa apresentada pela pasta era de realizar 21 leilões portuários ao longo de 2025, que previam no total um investimento na casa dos R\$ 8,5 bilhões. Oito leilões foram realizados até agora e não há novas rodadas marcadas. A apresentação feita pelo ministério no fim de 2024 está neste link.

Somados, os leilões realizados em 2024 acumulam R\$ 2,65 bilhões em investimentos previstos, incluindo os terminais PAR14, PAR15 e PAR25, em Paranaguá (PR); os terminais RDJ10, RDJ11 e RDJ07, no Rio de Janeiro (RJ); o MCP01, em Santana (AP) e o TMP, em Maceió (AL); além da concessão do canal de acesso ao porto de Paranaguá, a primeira do gênero.

Elas se somam a outros oito projetos que foram licitados em 2024 e que têm R\$ 3,7 bilhões em investimentos projetados, especialmente no grande terminal de minério de ferro no Porto de Itaguaí (RJ), o maior da carteira da pasta até o momento, que tem expectativa de obras na casa dos R\$ 3,5 bilhões.

Outro leilão de grande relevância feito este ano é o que prevê a construção do túnel Santos-Guarujá. A obra vinha sendo estudada há cerca de uma década e, após parceria entre o governo federal e o governo estadual de São Paulo, o certame ocorreu em setembro, dentro do ano previsto. O investimento previsto é estimado na casa dos R\$ 6 bilhões.

Em seus discursos, o ministro da pasta, Silvio Costa Filho, costuma enfatizar as metas do MPor de realizar 50 leilões na atual gestão. Elas dependem de estudos, trâmites e revisões em órgãos como o TCU (Tribunal de Contas da União) e a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), o que faz com que a maioria das promessas leve tempo maior que o inicialmente previsto.

Internamente, o ministério também tem passado por muitas mudanças, com a saída de vários servidores que vinham trabalhando nos projetos há alguns anos, avaliam fontes ligadas a esses projetos. Há também a avaliação de que a concentração de decisões na pasta torna os processos mais lentos.

Citam como exemplo o porto de Paranaguá, que tem uma autoridade portuária com independência para realizar os estudos de viabilidade e os leilões, e que conseguiu fechar os principais projetos previstos para a unidade.

“Processos de alta complexidade”

Em resposta à Agência INFRA, o MPor afirmou que, neste ano, já foram promovidos oito leilões, que somam R\$ 10,2 bilhões em investimentos [valores atualizados], e que a alta complexidade dos processos pode levar a variações nas datas. “Ressaltamos ainda que a realização de um leilão portuário é um processo de alta complexidade, que envolve diversas etapas técnicas, jurídicas e de governança.”

“Diante da complexidade regulatória e das múltiplas análises necessárias, cada projeto segue um cronograma próprio, sujeito a ajustes conforme o andamento das aprovações e a maturidade dos investimentos. Por esses motivos, as estimativas de datas para a realização de cada leilão podem variar, de acordo com as decisões dos órgãos competentes”, afirmou a pasta em nota.

R\$ 6 bilhões a licitar

Os leilões previstos para 2025 e ainda não realizados somam mais de R\$ 6 bilhões em estimativa de capex e envolvem projetos de grande magnitude em vários portos do país, como o STS33 (Santos-SP), MUC04 (Fortaleza-CE), VDC29 (Vila do Conde-PA), que seguem em análise ou pendentes de aprovação para ir ao mercado.

O principal deles, no entanto, era o projeto do maior terminal de contêineres da América Latina, o Tecon 10, em Santos (SP). Sozinho, esse terminal representava na estimativa apresentada algo na casa dos R\$ 3,5 bilhões em investimentos, mas que depois foram atualizados e já estão na casa dos R\$ 5 bilhões. O tamanho também gera expectativas e uma grande disputa sobre a forma como se dará o leilão.

Na semana passada, o projeto chegou a ser levado para a decisão do TCU sobre a proposta de leilão, mas houve um pedido de vista de um dos ministros, o que fará o processo de análise do tribunal voltar a plenário em 8 de dezembro, última sessão do ano, sem a certeza de que será votado.

Mas as perspectivas não são positivas para o projeto ser levado a leilão porque todos os lados da disputa falam em judicialização. O modelo proposto pela agência reguladora e cancelado pelo ministério, de impedir a presença de outros terminais que operam em Santos numa primeira fase, não tem apoio do restante do governo.

Outras áreas do governo têm poder para não cancelar a proposta apresentada pela pasta que, no entanto, já não parecia até o início da votação no TCU disposta a seguir com o modelo de exclusão de participantes na primeira etapa do leilão, o que não foi referendado pelo relator da proposta, ministro Antonio Anastasia, que votou por um leilão aberto.

Mas a tendência no TCU, pelo início da votação da semana passada, seria seguir o voto do revisor, ministro Bruno Dantas, de cancelar esse modelo fechado e recomendar uma restrição ainda maior, que impediria qualquer empresa que tenha armadores (donos de navios) como acionista de entrar na primeira fase. Se isso for cancelado pela maioria da corte, a avaliação no governo é que o cenário para o projeto fica “nebuloso”.

Para 2026, 21 projetos previstos

A indefinição sobre o Tecon 10 também impacta outro leilão relevante, o do terminal SSB01, no Porto de São Sebastião (SP), também de contêineres. Inicialmente seria um projeto complementar ao Tecon 10, mas ele vem ganhando cada vez mais relevância diante das indefinições no terminal de maior porto. No entanto, o projeto ainda precisa passar pela avaliação do TCU.

No início deste mês, Costa Filho afirmou, no programa “Bom Dia, Ministro”, que o leilão do STS08 – terminal que seria dedicado à movimentação de granéis – foi cancelado pelo Palácio do Planalto. Nesse caso, a decisão não teve relação com trâmites técnicos: o governo optou por substituir o arrendamento pelo adensamento da área do STS08A, sob gestão da Petrobras.

Na estimativa do ministério, 2026 ainda teria uma leva de 21 projetos (17 arrendamentos e quatro concessões) cujo capex estimado estava na casa dos R\$ 5,9 bilhões.

Canais e Hidrovias

A expectativa do ministério é que, com a concessão do canal de Paranaguá, seja possível realizar outros certames desse tipo, como o do canal de acesso do Porto de Itajaí (SC), já sob análise do TCU, e ao do Porto de Santos (SP), ainda pendente de conclusão de estudos de viabilidade.

Nas concessões de hidrovias, os projetos enfrentam dificuldades de ordem política. As concessões das hidrovias do Rio Paraguai e do Rio Madeira estavam previstas para este ano, mas ficaram travadas por diferentes motivos.

O mais avançado é o do Paraguai, cujos estudos de viabilidade estão no TCU para análise, ainda dentro dos prazos previstos pela corte para esse tipo de avaliação. O projeto foi entregue ao TCU em 15 de agosto, mas retornou ao ministério para ajustes e foi reenviado no mês passado.

A necessidade de equalizar temas ambientais e a binacionalidade com o Paraguai na maior parte da extensão do rio fez com que a tramitação fosse mais longa que o esperado. Já em relação à concessão do Madeira, os entraves são políticos, especialmente relacionados à contrariedades das bancadas regionais de parlamentares contrárias ao projeto, e a proposta ainda não seguiu para o TCU.

Economia do transporte segue acima do nível pré-pandemia

PLATAFORMA: AGÊNCIA INFRA | CADERNO: ONLINE | 26.11.25

O setor de transporte segue em expansão e operando acima do nível pré-pandemia, apesar de um cenário econômico marcado por juros elevados, inflação resistente e incertezas externas. O apontamento faz parte da nova edição do Boletim de Conjuntura Econômica da CNT (Confederação Nacional do Transporte).

Segundo o levantamento, em setembro, o transporte avançou 1,2%. O destaque foi o modal aéreo, com alta de 3,4%, seguido pelo transporte terrestre (1,2%) e pelos serviços auxiliares (0,8%). O transporte aquaviário recuou 4,9%, mas permanece como o segmento que mais cresceu desde 2020. No total, o volume de serviços de transporte está 23,9% acima do patamar pré-pandemia.

O transporte de cargas manteve trajetória de expansão: cresceu 0,7% em relação a agosto, acumula aumento de 39,7% frente ao período pré-crise e avançou 3,6% na comparação com setembro de 2024. O transporte de passageiros registrou alta de 0,4% no mês, 7,7% em relação ao ano anterior e opera 10,3% acima do nível pré-pandemia.

O boletim ressalta que o desempenho ocorre em meio a uma política monetária restritiva. Em novembro, o Copom manteve a Selic em 15% ao ano, justificando que as expectativas de inflação ainda se mantêm elevadas. O IPCA de 12 meses recuou para 4,68%, mas continua acima do teto da meta para 2025. No grupo Transportes, o índice subiu 0,11% em outubro, influenciado pelas altas na passagem aérea, no transporte por aplicativo e no transporte público. Combustíveis registraram variação de 0,32% no mês, com etanol e gasolina em alta e o diesel em queda.

O relatório também aponta fatores que influenciaram o mercado financeiro no período, como a redução do dólar, que teve média de R\$ 5,38 em outubro, e o recorde do Ibovespa, que atingiu 157.749 pontos em novembro. Apesar da queda de 0,2% do IBC-Br em setembro, o nível da atividade econômica segue 10,5% acima do pré-pandemia.

Leilão de megaterminal em Santos é adiado e deve ficar para 2026;

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 26.11.25

Entenda os motivos:

Atraso na análise do TCU impede realização do certame este ano e empurra licitação para o início do ano que vem

Megaterminal está recheado de disputas nos bastidores, tanto por parte das empresas do setor quanto de integrantes do próprio Governo (Alexsander Ferraz/AT)

O leilão do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no cais do Saboó (STS10), no Porto de Santos, ficará mesmo para 2026. A demora para a análise da modelagem por parte do Tribunal de Contas da União (TCU) – mais de seis meses, adiada para 8 de dezembro – foi decisiva para inviabilizar o certame este ano, como previa o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

A licitação deve acontecer entre o final de janeiro e o início de fevereiro do próximo ano. A previsão foi dada nesta terça-feira (25) pelo coordenador-geral de Arrendamentos Portuários da Secretaria Nacional de Portos do MPor, Carlos Magno Lopes da Silva Filho. Ele participou de audiência pública convocada pela Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural da Câmara dos Deputados para tratar dos impactos do leilão do Tecon Santos 10 sobre o agronegócio brasileiro.

“Em termos de cronograma, aguardamos a manifestação do TCU, agendada para 8 de dezembro. Para um edital de uma concessão desse porte, tem que ter, pelo menos, 45 dias. A expectativa é que a licitação ocorra entre o final de janeiro e início de fevereiro. Nosso foco, como secretaria, é fazer o leilão acontecer da forma mais rápida possível. Já deveria ter acontecido, mas esse foi o prazo que conseguimos diante de todas as colaborações que foram colhidas ao longo do processo”, afirma.

Análise

O relatório sobre a modelagem do leilão do Tecon Santos 10 seria votado no último dia 18 pelo TCU, mas o ministro Augusto Nardes pediu vista (mais prazo) para analisar melhor a matéria. Depois que a Corte de Contas concluir os votos e anunciar a decisão, a documentação retornará à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para ajustes e, finalmente, para publicação do edital. Lançado o certame, os interessados terão até 30 dias para apresentarem propostas. “Com relação à questão concorrencial, o Ministério aguarda a manifestação final do Tribunal”, sintetiza Magno.

O ministro Antonio Anastasia, relator da matéria, defendeu a ampla concorrência e avalia que não há risco de concentração de mercado. Ele afirmou que o desinvestimento (vender um terminal para assumir outro) é o caminho mais adequado. Já o ministro Bruno Dantas, revisor do processo no Tribunal, é favorável à exclusão da participação de armadores e empresas que já têm terminais em Santos em uma primeira fase.

Livre concorrência e rapidez

Durante a audiência pública, os representantes dos produtores de algodão, açúcar e café deixaram claro os desejos de livre concorrência e de rapidez no pregão envolvendo o Tecon Santos 10.

“Esperamos que o bom senso prevaleça. O Brasil precisa dar mensagem para o próprio País e para o mundo de concorrência ampla e irrestrita com celeridade. Estamos perdendo tempo”, afirma o presidente do Comitê de Logística da Associação Nacional dos Exportadores de Algodão (Anea), Brenno Borges Queiroz.

A secretária-executiva na Associação de Exportadores de Açúcar (Aexa), Angela Quintanilha, lembrou que a produção avança, mas o Porto de Santos engasga. “Isso cai no colo do usuário e o dono da carga leva essa conta. O agro está sempre quebrando recordes, mas, na verdade, está se esforçando o tempo todo

em produzir boas práticas, enquanto o estado brasileiro está sempre atrasado na parte que lhe compete na infraestrutura”, comenta.

O diretor técnico do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), Eduardo Heron, foi drástico quanto ao futuro. “Se não tivermos solução rápida no curto prazo e com o tema se arrastando, na pior hipótese ao longo dos anos teremos que parar de produzir e exportar porque não teremos infraestrutura portuária para atender a demanda dessa carga”.

Atual formato e Ativo

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou um modelo de leilão em duas etapas, proibindo que empresas que operam contêineres no Porto de Santos participem da primeira. Companhias como a suíça MSC, a dinamarquesa Maersk, a francesa CMA CGM e a DP World (Emirados Árabes) ficariam fora na primeira fase. Se não houver interessados na primeira rodada, essas empresas poderiam concorrer em uma eventual segunda rodada sob a condição de se desfazerem dos contratos atuais caso arrematassem a concessão. A Antaq alega que o modelo escolhido visa impedir concentração do mercado.

No entanto, a Auditoria Especializada em Infraestrutura Portuária e Ferroviária (AudPortoFerrovia), do TCU, sugeriu ao relator alterações no edital permitindo a livre concorrência. Caso um operador do Porto de Santos vença, basta abrir mão dos ativos atuais.

O Tecon Santos 10 ocupará área de 621,9 mil metros quadrados (m²) no Porto de Santos. Terá capacidade para operação de 3,25 milhões de TEU (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) e 91 mil toneladas de carga geral. O contrato é de 25 anos, com investimento de R\$ 6,45 bilhões. Vale recordar que o vencedor do pregão custeará a infraestrutura aquática do futuro Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, no Valongo.

Desempenho da Indústria Química Brasileira

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 26.11.25

ACESSE ABAIXO CONTEÚDO PÚBLICADO PELA ABIQUIM:

<chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.enaig.org.br/wp-content/uploads/2025/11/Livreto-Enaiq-1.pdf>