



ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE
TERMINAIS DE LÍQUIDOS



Clipping Diário

QUINTA-FEIRA 27.11.25

ANTAQ apresenta projeto Outorga Verde e inicia sandbox regulatório

PLATAFORMA: AGÊNCIA INFRA | CADERNO: ONLINE | 27.11.25

A ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) apresentou nesta quarta-feira (26) o projeto Outorga Verde a representantes de autoridades portuárias, em encontro que marcou o início das ações do ambiente regulatório experimental da agência, o chamado “sandbox regulatório”. As inscrições para participar do projeto estão abertas até 9 de dezembro.

Com duração prevista de quatro anos, o projeto busca selecionar empresas para ocupar e explorar áreas ociosas em portos organizados com propostas inovadoras ligadas à transição energética com uso de tecnologias emergentes e novos métodos operacionais.

As áreas de interesse incluem geração de energia renovável, infraestrutura para combustíveis alternativos, eletrificação de operações portuárias, abastecimento de navios com combustíveis limpos (bunkering), tecnologias para descarbonização, análises well-to-wake, sistemas de OPS (Onshore Power Supply) e soluções de adaptação climática. Os investimentos devem ser integralmente realizados pelas empresas outorgadas.

O edital está disponível [neste link](#), e o resultado final deve ser divulgado em fevereiro de 2026.

Grupo Fit (Refit) é alvo de megaoperação por suspeita de fraude fiscal de R\$ 26 bilhões

PLATAFORMA: VALOR ECONÔMICO | CADERNO: ONLINE | 27.11.25

Uma nova operação que investiga fraude fiscal no setor de combustíveis foi deflagrada nesta quinta-feira (27), tendo como alvo o Grupo Fit, antiga Refit, da refinaria de Manguinhos, ligada ao empresário e advogado Ricardo Magro.

Os investigadores cumprem mandados de busca e apreensão em 190 alvos, entre pessoas físicas e empresas, nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Bahia, Maranhão e no Distrito Federal. A empresa é acusada de sonegação, fraude e ocultação de patrimônio.

Segundo a Receita Federal, a Refit é o maior devedor contumaz do Brasil, com um total de R\$ 26 bilhões em débitos. Foram bloqueados R\$ 10 bilhões em bens de integrantes do grupo econômico.

Estrutura do esquema, segundo a investigação

A operação, chamada de Poço de Lobato, reúne Receita Federal, PGFN, Ministério Público e Secretarias de Fazenda, com apoio das polícias Civil e Militar.

A investigação aponta que o grupo opera toda a cadeia de combustíveis, da importação ao consumidor final, com o lema “do porto ao posto sem pagar imposto”.

As autoridades afirmam que o esquema envolve:

Fraudes aduaneiras

Sonegação de tributos

Ocultação de patrimônio

Uso de holdings, offshores, instituições financeiras e fundos de investimento

Movimentações bilionárias para dificultar rastreamento

A Receita identificou 17 fundos com R\$ 8 bilhões em patrimônio ligado ao grupo. Muitos seriam fundos fechados com camadas de ocultação entre cotistas.

Operações internacionais

O braço internacional é considerado sofisticado, envolvendo:

Declaração falsa de combustíveis importados

Possível uso de aditivos ilegais

Mais de 15 offshores nos EUA

Aquisição de empresa em Houston para importação de R\$ 12,5 bilhões em combustíveis

Remessas ao exterior acima de R\$ 1,2 bilhão, que podem retornar ao Brasil disfarçadas de investimentos

As empresas teriam sido criadas em Delaware, região que permite anonimato societário e baixa tributação.

Ações anteriores e mudanças no modus operandi

A refinaria foi interditada pela ANP em setembro, após retenção de navios com 180 milhões de litros de combustível

Após investigações anteriores, o grupo alterou completamente sua estrutura financeira

Empresas que antes movimentavam R\$ 500 milhões passaram a movimentar R\$ 72 bilhões após 2024

O que diz o empresário

Ricardo Magro nega as acusações e afirma que:

No Rio de Janeiro, os débitos estão negociados

Em São Paulo, existe apenas divergência sobre forma de pagamento

Ele reside em Miami, nos Estados Unidos.

Possíveis impactos

O caso pode se tornar uma das maiores operações de combate à sonegação e lavagem de dinheiro no setor de combustíveis no Brasil.

As medidas judiciais visam recuperar ativos e interromper o suposto esquema tributário.

Porto do Rio Grande faz 110 anos com recorde de cargas e novos investimentos

PLATAFORMA: ZERO HORA | CADERNO: ONLINE | 27.11.25

O Porto do Rio Grande, maior complexo portuário do Rio Grande do Sul, completa 110 anos. Embora a celebração esteja vinculada ao Porto Novo, a história marítima da cidade remonta à sua fundação, em fevereiro de 1737, quando o local servia como fortificação portuguesa. Desde então, o terminal se consolidou como eixo central da economia e da vida urbana da região.

Para se ter dimensão de sua importância, o sistema portuário público do Rio Grande do Sul — que abrange os portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre — movimentou 28.250.735 toneladas entre janeiro e julho de 2025, segundo dados oficiais do governo. O Porto do Rio Grande manteve a liderança, respondendo por 82,43% do total. O volume é 3,92% maior que o registrado em 2024 e 4,56% superior ao de 2023, configurando o melhor desempenho desde 2021.

A seguir, três pontos que ajudam a entender a relevância histórica e econômica do Porto do Rio Grande e os planos futuros de desenvolvimento:

1. Principais marcos do Porto do Rio Grande

Um dos momentos determinantes da história portuária local foi a construção dos molhes da barra, no fim do século 19. Os dois braços de pedra avançam cerca de 4 quilômetros mar adentro e garantem a navegabilidade e a segurança do canal. Antes da obra, o calado era instável, sujeito a bancos de areia e mudanças constantes no traçado. A decisão, histórica, segue impactando a economia gaúcha até hoje, já que grande parte da produção agropecuária depende do porto para exportação. Sem essa infraestrutura, a logística seria mais complexa, exigindo deslocamento para portos catarinenses ou mais ao norte, com maior risco de gargalos.

Em um cenário mais recente, merece destaque a transformação da gestão do Porto do Rio Grande em empresa pública estadual, em 2022. A mudança ampliou a autonomia administrativa e financeira da instituição, permitindo planejamento de longo prazo, manutenção contínua e investimentos estratégicos alinhados às políticas portuárias do Estado.

2. Influência na vida da população local

O Porto do Rio Grande exerce papel significativo no desenvolvimento social e urbano do município. Em parceria com a Prefeitura, participa de ações voltadas à melhoria da qualidade de vida, incluindo iniciativas de educação, programas sociais, apoio a projetos culturais e atividades dedicadas à juventude.

O complexo também abriga um dos maiores distritos industriais do Estado, que reúne empresas como Yara— proprietária da maior planta de fertilizantes da América Latina —, Piratini, TIMAC Agro, Unifertil, Mosaic, entre outras. A conexão direta com o terminal proporciona vantagens logísticas importantes, reduzindo custos e otimizando o fluxo de cargas. Caminhões chegam com grãos e retornam carregados com fertilizantes, criando ciclos logísticos mais eficientes.

3. Parcerias para o desenvolvimento da cidade

O Porto do Rio Grande atua de forma integrada com a Portos RS, autoridade responsável pela gestão do sistema portuário estadual, e com a Prefeitura na elaboração de projetos que estimulam o desenvolvimento

econômico local. A atuação conjunta busca fortalecer empresas já instaladas, atrair novos investimentos e melhorar a infraestrutura urbana do entorno, contribuindo para a qualidade de vida da população.

Sua localização estratégica e a integração entre distrito industrial, armazéns e berços de atracação fazem do porto um dos principais hubs logísticos do Sul do país. A proximidade entre unidades reduz deslocamentos internos, agiliza as operações e amplia a competitividade das cadeias produtivas que dependem do terminal.

Próximos passos

Projetos estruturantes já estão em andamento, como a dragagem atualmente em execução, que soma mais de R\$ 400 milhões em investimentos. A obra permitirá a recepção de navios maiores e mais profundos, ampliando a capacidade de carga das embarcações. Na prática, significa mais eficiência: quanto maior o volume transportado em cada atracação, maior o ganho logístico e econômico.

Há também planos para elevar a capacidade operacional do porto. Assim como um restaurante precisa girar suas mesas várias vezes por noite para aumentar o faturamento, o terminal deve operar com agilidade: um mesmo berço precisa receber o maior número possível de navios no menor intervalo de tempo.

A combinação entre dragagem, eficiência operacional e planejamento de longo prazo tende a consolidar a expansão sustentável do complexo portuário e a manter o Porto do Rio Grande como um dos principais vetores de desenvolvimento da região.

Logística deve ter plano ‘perene e estável’, diz secretário do Ministério dos Transportes

PLATAFORMA: VALOR ECONOMICO | CADERNO: ONLINE | 27.11.25

Na busca para que seja mais que um programa de governo, o Plano Nacional de Logística (PNL) 2050 tem sido ajustado para se transformar em uma política de Estado, conforme especialistas do setor. Segundo o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, o PNL deve ser “perene e estável”. A previsão é de que o plano, que passou por seis consultas públicas, seja entregue no fim do ano.

Reunido com executivos do setor em um dos encontros da série Logística no Brasil, realizado pelo Valor e pela Editora Globo na sede da Federação das Indústrias do Estado do Rio (Firjan) nesta quarta-feira (26), Santoro afirmou que o documento terá uma nova metodologia. Segundo o secretário, o plano vai incluir limitações fiscais e de sustentabilidade ambiental.

O PNL é um instrumento de Estado para diagnosticar as necessidades e oportunidades dos subsistemas de transporte (rodoviário, ferroviário e aquaviário) e propor soluções para o desenvolvimento do setor.

O plano, de acordo com o secretário, passa a utilizar séries históricas completas dos manifestos de carga (MDF-e), cruzadas com algoritmos avançados de origem e destino. Isso permite compreender rotas reais, volumes efetivos e tendências futuras de movimentação.

A revisão metodológica também inclui dois pilares inéditos no planejamento nacional: sustentabilidade e limitação fiscal. “Não adianta imaginar que o Brasil terá dinheiro para quase um trilhão de projetos”, disse Santoro. Ele destacou que projetos inviáveis do ponto de vista ambiental também deixam de compor a carteira: “Não faz sentido incluir no planejamento obras que jamais teriam licença ambiental”.

Outro eixo estruturante, de acordo com o secretário, foi ouvir o empresariado. Pesquisas qualitativas já concluídas mapearam gargalos logísticos percebidos por quem opera nos territórios e, sobretudo, as intenções de investimento.

Também no evento, a diretora de infraestrutura e transição energética do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Luciana Costa, afirmou que um dos insumos mais importantes de infraestrutura é o dinheiro. Segundo Costa, o banco de fomento trabalha de forma coordenada com os ministérios, mas que o recurso é limitado.

“O BNDES é um grande instrumento de financiamento de longo prazo no país, em até 35 anos, mas a gente entende que o recurso não é infinito. Hoje o BNDES dá financiamento de infraestrutura sem subsídio na taxa, porque não queremos onerar o Tesouro”, disse a diretora.

Segundo Costa, um dos mecanismos adotados pelo BNDES é a emissão de debêntures, o que, além de induzir a infraestrutura, também fomenta o mercado de capitais. “Com isso, a gente reduz a percepção de risco, o que se reflete na redução do custo de capital.”

Para o presidente da Infra S.A., Jorge Bastos, o Rio de Janeiro é uma peça-chave no desenvolvimento nacional, como segundo maior arrecadador no país. O executivo avaliou que há uma “grande gama de projetos” a serem realizados no Estado: “A gente tem os portos que precisam ser mais explorados”, afirmou. A Infra S.A. é uma empresa pública ligada ao Ministério dos Transportes.

Na região Sudeste, Bastos destacou que a construção do Contorno Ferroviário da Região Metropolitana de São Paulo (Ferroanel) também beneficiará o Rio, desviando carga naturalmente para o porto de Itaguaí (RJ). “É um porto natural, que tem um calado fantástico e precisa ser mais explorado.”

Bastos avalia que a cabotagem (navegação na costa) é um modal estratégico, devido à extensa costa brasileira e à presença de portos em quase todas as capitais. Para ele, o modelo pode reduzir custos logísticos de longa distância e diversificar a dependência do porto de Santos.

A avaliação foi endossada por Mauro Ribeiro Viegas Filho, diretor-executivo e presidente do conselho empresarial de infraestrutura da Firjan. Para ele, a reforma tributária pode colocar fim à “guerra fiscal” e à burocracia que trava o modal, restando apenas regulamentar a “Lei do Mar”, projeto do governo que prevê estimular o transporte marítimo entre portos brasileiros.

No segundo debate do dia, o foco foi a capacidade de a melhoria logística promover o desenvolvimento do país.

Leonardo Cezar Ribeiro, secretário nacional de transporte ferroviário, disse que a complementariedade de modais é um dos destaques do PNL. “Temos a meta de dobrar a capacidade de participação das ferrovias na matriz do país. Isso vem dentro de um trabalho de trazer uma infraestrutura que se conecte ao modal rodoviário.”

Segundo Ribeiro, o Ministério de Transportes planeja uma infraestrutura que olhe para a integração dos modais rodoviário e ferroviário, tentando também endereçar gargalos ambientais e regulatórios. “Temos hoje no Brasil um ciclo histórico de investimentos em infraestrutura, mas ainda há um espaço para investir no setor de transporte, seja rodoviário, seja ferroviário. Precisamos atrair capital de longo prazo. A expansão de logística que planejamos significa também um redesenho estrutural da economia”, disse.

Na mesma linha, o presidente da Federação do Transporte de Cargas do Estado do Rio de Janeiro (Fetranscarga), Eduardo Rebuzzi, reforçou que os modais ferroviário e rodoviário devem se apoiar: “Precisamos de um equilíbrio na nossa matriz de transporte. O rodoviário é complementar. Precisamos também da cabotagem e do ferroviário. Assim, nossa economia vai crescer”.

Também na conversa, Ulisses Oliveira, diretor de assuntos corporativos e sustentabilidade do Porto Sudeste, destacou a necessidade de diversificar o uso de portos no país, para que não haja uma sobrecarga no porto de Santos.

O Porto Sudeste, que é parte do Complexo de Itaguaí, tem integração com duas rodovias e capacidade de integrar a região Sudeste, na visão do diretor. “Quando olhamos para a malha portuária do país, a sensação é de existir somente um porto [o de Santos]. É um ativo importante, mas temos outros. Há uma tese de que o porto de Santos pode chegar a um limite, e que sem isso o Brasil não poderia mais escoar cargas. Isso não é verdade.”

Eduardo Kantz, diretor de relações institucionais e ESG da Prumo, que também participou do painel, avalia que a integração entre rodovias, ferrovias e portos, além de minerodutos e gasodutos, é fundamental para destravar o investimento industrial: “São modelos fundamentais para que haja desenvolvimento econômico e social”.

Feira internacional debate futuro da logística no Brasil e América Latina

PLATAFORMA: CORREIO BRASILIENSE | CADERNO: ONLINE | 27.11.25

Temas atuais como a Inteligência Artificial, a descarbonização e as novas regulações no setor serão debatidos durante a 20ª Feira Internacional de Logística, também conhecida como Expolog. A abertura do evento, que reúne milhares de empresários do segmento, além de autoridades, ocorreu na manhã desta quarta-feira (26/11) no Centro de Eventos do Ceará, em Fortaleza. A exposição encerra já no dia seguinte.

Dados da plataforma de inteligência Cobli apontam que o setor de logística no Brasil deve crescer 23% até o final da década, passando de US\$ 104,79 bilhões em 2024 para US\$ 129,34 bilhões em 2029. De acordo com os organizadores do evento, a expectativa é que o encontro movimente de R\$ 20 a R\$ 30 milhões em novos negócios para o Ceará e para o país durante os dias de exposição.

Em 2025, a Expolog completa 20 anos desde a primeira edição que, tradicionalmente, ocorre na capital cearense. Na edição deste ano, o evento recebe uma missão empresarial do Panamá, privilegiado por uma localização estratégica, além de abrigar o famoso Canal do Panamá, por onde trafegam cerca de 5% a 6% de todo o comércio mundial.

“Chegar aos 20 anos com relevância crescente demonstra o quanto a Expolog se reinventou e acompanha as transformações do setor. Em 2025, inovação e conexões internacionais serão a marca desta edição”, destaca a diretora-geral da Prática Eventos e idealizadora da Expolog, Enid Câmara.

Audiência pública da comissão especial da Câmara dos Deputados que analisa o Projeto de Lei (PL) 733/2025, de revisão do Marco Legal do setor, realizada ontem, evidenciou que empregadores e trabalhadores seguem distantes de um consenso.

A Fenop, que representa as entidades empresariais, reforçou a defesa ao acordo trabalhista firmado com as federações nacionais dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias (Fenccovib), dos Estivadores (FNE) e dos Portuários (FNP). A proposta é uma alternativa ao capítulo trabalhista do projeto, que elimina a exclusividade dos trabalhadores portuários avulsos (TPAs).

O acordo substitutivo, avalizado pelo MPor, é criticado por parte dos sindicatos que representam os trabalhadores avulsos.

O presidente da Fenop, Sérgio Aquino, argumenta que o substitutivo preserva direitos já conquistados pelos portuários avulsos, registrados e cadastrados, e propõe indenizações aos que desejarem se aposentar.

Além disso, explicou que a proposta de regramento para contratação de trabalhadores em substituição à exclusividade é mais alinhada à dinâmica trabalhista global pautada pela Convenção nº 37, da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

“Entidades solicitam que a comissão adote o texto, que os princípios sejam preservados, especialmente os dois temas muito debatidos, que são os valores das indenizações e regramentos de contratação. Nós precisamos atender as demandas do mercado internacional”, ressaltou Aquino.

O presidente da ABTP, Jesualdo Conceição, diz que a exclusividade não existe em nenhum lugar do mundo. “Não queremos acabar com os trabalhadores portuários avulsos, mas precisamos atender as demandas do mercado internacional, as oportunidades que são apresentadas ao Brasil. Por isso, se faz necessária a alteração proposta no PL 733/2025 em vários pontos da legislação portuária”.

O diretor-executivo da Abratec, Caio Morel, afirmou que a exclusividade impõe um problema para os terminais. “Não funciona. Você quer fazer uma seleção de dez a 15 trabalhadores, não consegue e mantém uma máquina de R\$ 60 mil parada. Apoiamos o trabalho da Fenop”.

Relator quer “entendimento” e evita posição sobre o tema

Relator da matéria na comissão, o deputado federal Arthur Maia (União-BR), evitou antecipar posição sobre o tema. “Temos que garantir direitos, o que não significa necessariamente manter as coisas como estão. A minha ideia é buscar uma alternativa que possa contemplar o Brasil. Um direito para ser válido tem que ser universal. Que a gente possa minimizar os pontos de controvérsia e alcançar o maior entendimento possível”.

Crítico ao PL, o deputado federal Leônidas Cristino (PDT-CE) declarou que o projeto tem “vício de origem”. Ele disse que é preciso “encontrar um caminho que melhore o sistema portuário brasileiro”

e que “a eficiência portuária não depende necessariamente da legislação, mas se a Lei 12.815/2013 estivesse sendo cumprida, a gente nem estaria discutindo nada aqui”.

Já a diretora-executiva da Abeph, Gilmara Timóteo, disse que verificou um padrão entre alguns dos principais portos do mundo. “A autoridade portuária exerce comando regulatório estratégico, os operadores contratam e gerem diretamente as suas equipes e os sindicatos negociam, mas eles não detêm controle sobre escala”.

Na audiência pública da próxima quarta-feira, a partir das 14h30, os temas debatidos pela comissão especial serão dragagem e praticagem.

Governo cria programa de descarbonização para se ajustar à taxação global por emissões na navegação

PLATAFORMA: INFORMATIVO DOS PORTOS | CADERNO: ONLINE | 27.11.25

De olho na taxação global de emissões que entrará em vigor nos próximos anos, o Governo Federal lançou medidas inéditas de descarbonização nos portos e na navegação, incluindo eletrificação de estruturas, modernização de procedimentos e estímulo a combustíveis limpos. As ações compõem os Programas Nacionais de Descarbonização de Portos e da Navegação, lançados pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) na COP30, em Belém.

A iniciativa posiciona o país para se adequar às regras internacionais que estão sendo discutidas na Organização Marítima Internacional (IMO), que prevê a cobrança de taxas conforme o nível de emissão de gases de efeito estufa de cada embarcação. A proposta em debate estabelece multas entre US\$ 100 e US\$ 380 por tonelada de CO₂, com previsão de entrada em vigor em 2027, alinhada à meta global de emissões próximas de zero em 2050.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, as medidas criam um ambiente de modernização e transição energética para todo o setor. “O programa vai estimular ações de descarbonização tanto na infraestrutura portuária, com eletrificação e procedimentos mais eficientes, quanto na produção e no uso de combustíveis sustentáveis para embarcações”, explicou.

Entre as principais diretrizes dos novos programas está a eletrificação dos portos para fornecer energia limpa aos navios atracados e reduzir o consumo de combustíveis fósseis durante as operações. A solução é considerada estratégica para diminuir emissões diretas e acelerar a transição energética no setor. Durante a COP30, por exemplo, foi utilizado Gás Natural Liquefeito (GNL) para abastecer embarcações que funcionaram como hotéis flutuantes. Embora provisória e ainda dependente de combustível fóssil, a alternativa reduz entre 20% e 30% das emissões em comparação ao diesel.

Em 2025, o MPor lançou também o Pacto pela Sustentabilidade, que reconhece e incentiva empresas do setor portuário e de navegação a adotar boas práticas socioambientais e de governança. As organizações participantes poderão receber selos ambientais, reforçando o compromisso voluntário com a descarbonização e com a agenda ESG.

Navegação

Além das ações voltadas à infraestrutura portuária, o ministério está ampliando o estímulo à navegação fluvial, modal que emite cerca de cinco vezes menos que o transporte rodoviário. A Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN) conduz o processo das primeiras concessões de hidrovias do país, oferecendo mais segurança jurídica e previsibilidade ao transporte de cargas pelos rios brasileiros.

A SNHN também regulamentou a política de incentivo à navegação de cabotagem, a BR do Mar. Agora, empresas que desejarem ampliar sua atuação e afretar novos navios deverão adotar embarcações com menor nível de emissão, fortalecendo o papel da cabotagem na redução de emissões e no equilíbrio da matriz de transportes.

Outro destaque é o programa Porto Sem Papel que reduziu de 20 para 4 dias o tempo médio de permanência dos navios na área portuária, ao eliminar etapas redundantes e unificar informações exigidas por diversos órgãos. A diminuição do tempo de operação reduz o consumo de combustível e contribui diretamente para as metas de descarbonização.