



ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE
TERMINAIS DE LÍQUIDOS



Clipping Diário

SEXTA-FEIRA 06.02.26

Porto de Paranaguá simula manobras para expansão da infraestrutura portuária

PLATAFORMA: FOLHA DO LITORAL | CADERNO: ONLINE | 06.02.26

A comunidade portuária participou de simulações de manobras de navios, considerando a ampliação do atual píer público de grãos líquidos (PPGL), a implantação de um novo píer no Terminal de Líquidos (PAR50) e a construção da nova estrutura do píer em “F” para carregamento de grãos sólidos vegetais no Porto de Paranaguá.

No Tanque de Provas Numérico da Universidade de São Paulo (TPN-USP), práticos, comandantes de rebocadores e representantes da Capitania dos Portos e da Portos do Paraná puderam analisar, durante a última semana, em ambiente digital, os cenários de atracações, desatracações e de evoluções das embarcações com as futuras configurações a serem construídas.

“As simulações tiveram como foco a ampliação do PPGL e a influência das demais estruturas em estudo. No primeiro dia, avaliamos como a implantação da primeira fase do píer em “F”, previsto para o cais oeste, impactaria as manobras no PPGL. No segundo, analisamos as operações com o píer em “F” completo e com o píer em “L” do PAR50, levando em conta também a ampliação da bacia de evolução”, explicou Julia Bruch, coordenadora de Sinalização, Balizamento e Monitoramento da Portos do Paraná.

De acordo com ela, os cenários de testes foram montados com base em informações coletadas na Baía de Paranaguá, como marés, correntezas e rajadas de vento. A partir disso, o simulador realiza cálculos e projeta, em tempo real, diferentes condições de manobras dos navios. “É como se a gente estivesse com o práctico a bordo, dando as orientações para o comandante do navio. Os cenários incluem navios leves e carregados, calados atuais e projeções de aumentos futuros, permitindo identificar riscos operacionais e avaliar como mitigá-los”, destacou.

O práctico é o profissional com profundo conhecimento da área que o navio irá percorrer, desde a entrada do canal até o berço de atracação no cais. Ele é o responsável por apontar ao comandante os pontos exatos de navegação e garantir todas as manobras com extrema segurança.

De acordo com a coordenadora, a equipe técnica da USP irá elaborar um relatório consolidando os resultados obtidos. “Os pesquisadores irão analisar todos os dados gerados durante as simulações, incluindo a atuação dos práticos e dos rebocadores, e apresentar recomendações técnicas para cada cenário, considerando, por exemplo, a tábua de marés e a intensidade das correntes”, apontou Julia.

Além da coordenadora, representaram a Portos do Paraná o diretor de Operações Portuárias, Gabriel Vieira; o gerente de Engenharia Marítima, João Jardim; o capitão de Mar e Guerra, Mauricio Tinoco Benvenuto; o capitão-tenente Gilmar Ercival Brand; os práticos Julio Nadolny e Bruno Aguiar; e representantes das empresas de rebocadores.

Suape acelera transição energética e chega a 50% de energia limpa ainda neste semestre

PLATAFORMA: FOLHA DO LITORAL | CADERNO: ONLINE | 06.02.26

O Complexo Industrial Portuário de Suape, localizado na Região Metropolitana do Recife, avança na incorporação de fontes renováveis em sua matriz elétrica e planeja alcançar, ainda neste semestre, 50% de participação de energia limpa no consumo total da estatal pernambucana.

Atualmente, 35,95% da energia utilizada por Suape já é proveniente de fontes renováveis, refletindo uma estratégia institucional voltada à eficiência energética, à redução de emissões e à preparação da infraestrutura portuária para uma economia de baixo carbono.

A energia renovável abastece áreas de alta demanda do complexo, como o centro administrativo, os Cais 1, 4 e 5, o Pátio Público de Veículos e o Prédio da Autoridade Portuária.

O consumo anual nessas unidades é de aproximadamente 1,46 GWh ano, associado às atividades administrativas e operacionais. Para efeito de comparação, equivale ao consumo mensal de aproximadamente 7.300 residências populares, considerando um consumo médio de até 200 kWh.

E tem mais ações importantes acontecendo em paralelo. O Viveiro Florestal de Suape – com capacidade para produzir cerca de 450 mil mudas por ano – é integralmente abastecido com energia solar. O espaço reforça projetos ambientais e de sustentabilidade desenvolvidos no território do complexo, que tem 17,3 mil hectares, dos quais 59% estão inseridos na Zona de Preservação Ecológica (ZPEC).

Sistema inteligente

Além da ampliação do uso de fontes limpas, Suape tem investido em soluções tecnológicas para otimizar o uso de energia. No Cais 5 e no patio de veículos, um sistema inteligente de iluminação ajusta automaticamente a intensidade conforme a necessidade operacional, gerando uma economia estimada de cerca de 60% no consumo de energia da área.

Para o diretor-presidente de Suape, Armando Monteiro Bisneto, iniciativas como essas reafirmam o compromisso da estatal com a sustentabilidade, a inovação e o fortalecimento de um modelo portuário alinhado às exigências da transição energética. “Esse é o caminho e estamos trabalhando fortemente para seguir avançando”, destacou ele.

ANTAQ aprova abertura de consulta sobre concessão de canal em Santos

PLATAFORMA: AGÊNCIA INFRA | CADERNO: ONLINE | 06.02.26

A ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) aprovou a abertura da consulta pública sobre o projeto de concessão do canal de acesso ao Porto de Santos (SP). O processo, aprovado na ROD (Reunião Ordinária de Diretoria) desta quinta-feira (5), teve relatoria da diretora Flávia Takafashi. Os estudos chegaram à agência em agosto de 2025, mas precisaram passar por reavaliações e ajustes.

A diretora Flávia Takafashi destacou que a APS (Autoridade Portuária de Santos) se manifestou no sentido de promover mudanças no projeto que será submetido à consulta pública, mas, segundo ela, as modificações poderão ser feitas ao longo do próprio processo.

“Todas as manifestações da autoridade portuária foram encaminhadas ao MPor [Ministério de Portos e Aeroportos], com o entendimento de que as necessidades de esclarecimento poderão ser atendidas sem prejuízo durante a fase de audiência e consulta públicas”, ressaltou a relatora.

Governo terá de explicar bloqueio de verbas de agências reguladoras, diz TCU

PLATAFORMA: VALOR | CADERNO: ONLINE | 06.02.26

Corte dá prazo de 180 dias para governo apresentar plano para estabelecer autonomia financeira aos órgãos

O Tribunal de Contas da União (TCU) determinou nesta quarta-feira (4) que o governo federal justifique eventuais contingenciamentos no orçamento de agências reguladoras e não interfira em recursos para custeio e fiscalização desses órgãos. A corte de contas também estabeleceu prazo de 180 dias para governo apresentar plano para estabelecer autonomia financeira aos órgãos.

Pela decisão, a Secretaria de Orçamento Federal e a Junta de Execução Orçamentária terão, enquanto o plano de ação não for apresentado, que demonstrar que as dotações previstas no Projeto de Lei Orçamentária Anual são suficientes para fazer frente às despesas de custeio e de fiscalização das agências quando o valor for abaixo do que o solicitado pelos órgãos.

As determinações foram feitas no âmbito de auditoria operacional realizada com o objetivo de avaliar a adequação da estrutura organizacional, da gestão e dos resultados obtidos por Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e Agência Nacional de Mineração (ANM).

Apesar do processo ser focado em apenas quatro agências reguladoras, as determinações valerão para os orçamentos nas demais sete órgãos instalados no Brasil. O órgão também determinou que a Secretaria de Orçamento Federal (SOF) e a Junta de Execução Orçamentária (JEO) justifiquem eventuais congelamentos bimestrais nos orçamentos das agências. Além disso, determinou que o orçamento para custeio e fiscalização dos órgãos seja preservado.

O TCU criticou o fato de as agências arrecadarem recursos com fiscalização e outras cobranças e, mesmo assim, terem um repasse orçamentário baixo da União, dificultando a capacidade de fiscalização e regulação dos mercados. A decisão não abrange órgãos, como Comissão de Valores Mobiliários (CVM), Banco Central e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), que têm natureza jurídica diferente.

As determinações foram construídas durante a sessão plenária, sendo que o relator do processo, ministro Jorge Oliveira, acatou sugestão de outros integrantes do colegiado. A determinação à Secretaria de Orçamento Federal do Ministério de Planejamento e Orçamento pelos congelamentos financeiros foi uma sugestão feita pelo ministro Bruno Dantas.

"Não cabe ao TCU inventar hipótese de contingenciamento. O que fizemos aqui é dizer que a Secretaria de Orçamento Federal, caso pretenda incluir as agências reguladoras no contingenciamento, precisa se desincumbir do ônus de dizer que as atividades fiscalizatórias não vão sofrer prejuízo, pois é muito fácil dar uma canetada na agência e manter o orçamento intacto de órgãos que eventual não tenha a mesma importância para a sociedade", disse Dantas.

O presidente da corte de contas, ministro Vital do Rêgo, também defendeu que fossem feitas determinações ao governo, e não recomendações.

"O relatório é taxativo ao demonstrar que a gestão orçamentária não é problema pontual ou desafio passageiro. É uma condição crônica, uma verdadeira asfixia orçamentária, que se agrava anos após anos. Vemos, por um lado, receitas próprias que crescem e que seriam mais do que suficientes para custeio das agências e, do outro lado, há referenciais monetários impostos, que não apenas ignoram as necessidades técnicas planejadas pelas autarquias, mas que, em alguns casos, diminui em termos nominais a fiscalização", disse.

O ministro citou exemplos de medidas que foram tomadas pelas agências reguladoras devido aos contingenciamentos decretados no ano passado. A ANP, por exemplo, precisou suspender o programa de monitoramento de qualidade dos combustíveis. Já a Aneel, segundo Vital do Rêgo, admite fiscalizar menos de 30% do que considera necessário. A ANM, a mais recente das agências, possui apenas sete servidores para fiscalização da arrecadação da Compensação Financeira pela Exploração Mineral.

Procurados, o Ministério do Planejamento e Orçamento e a Casa Civil, coordenadora da JEO, não se pronunciaram.

Para técnicos do governo, decisão do TCU sobre agências é obstáculo para cumprir arcabouço

PLATAFORMA: VALOR | CADERNO: ONLINE | 06.02.26

A decisão do Tribunal de Contas da União (TCU) de quarta-feira (4), que endureceu a gestão orçamentária das agências reguladoras, foi vista por técnicos do governo como uma medida que retira instrumentos do Executivo para cumprir o arcabouço fiscal, ao mesmo tempo em que a própria Corte cobra rigor no cumprimento dessas regras, relataram fontes ao Valor.

Na avaliação dessas fontes, a Corte cobra rigidez, mas ao mesmo tempo reduz os instrumentos de gestão fiscal. Os técnicos citam que o TCU tem reiterado que o arcabouço deve ser aplicado com rigor, que o contingenciamento precisa ser feito mirando o centro da meta e que o governo deve se comprometer com metas fiscais ambiciosas. Há, ainda, acórdão que afirma que, ainda que exista lei excepcionando determinadas despesas da meta, isso pode comprometer a sustentabilidade intertemporal da dívida pública, relataram.

De acordo com os interlocutores, ao retirar despesas da base contingenciável e exigir explicações detalhadas para que determinados pedidos não entrem no Orçamento – mesmo quando a exclusão ocorre para cumprir o arcabouço –, o TCU acaba dificultando o cumprimento das regras, como ocorreu na decisão de ontem. Para esses técnicos, a própria regra fiscal já deveria ser justificativa suficiente para essas decisões.

Além disso, integrantes do Executivo avaliam que a decisão do TCU configura uma interferência na definição do projeto de lei orçamentária, ao avançar sobre competências típicas do Executivo e do Legislativo. O Orçamento já apresenta elevado grau de rigidez, e a medida caminha no sentido de reduzir a autonomia desses Poderes na definição das dotações que deverão constar anualmente na Lei Orçamentária, dizem.

Na elaboração do PLOA, todos os órgãos setoriais, inclusive as agências reguladoras, encaminham solicitações muito superiores ao que é viável do ponto de vista orçamentário. Na prática, a decisão do TCU acaba por blindar as demandas das agências sem a devida análise de mérito, disseram fontes. Como consequência, a ampliação do atendimento a essas estruturas tende a ocorrer às custas da compressão de outras políticas públicas, em razão das restrições impostas pelas regras fiscais.

Como mostrou o Valor, o TCU determinou ontem que o governo federal justifique eventuais contingenciamentos no orçamento de agências reguladoras e não interfira em recursos para custeio e fiscalização. A Corte de Contas também estabeleceu prazo de 180 dias para o governo apresentar um plano para estabelecer a autonomia financeira dos órgãos.

Para técnicos do Congresso, a decisão poderia gerar problemas este ano caso houvesse a obrigação de alocar integralmente os recursos solicitados pelas agências. Por ora, contudo, basta demonstrar que o valor previsto é suficiente. Ainda assim, será preciso acompanhar como a medida se refletirá na elaboração do Orçamento de 2027, disse uma fonte.

Pela decisão, a Secretaria de Orçamento Federal (SOF) e a Junta de Execução Orçamentária (JEO) terão, enquanto o plano de ação não for apresentado, que demonstrar que as dotações previstas no Projeto de Lei Orçamentária Anual são suficientes para fazer frente às despesas de custeio e de fiscalização das agências quando o valor for abaixo do que o solicitado pelos órgãos.

As determinações foram feitas no âmbito de auditoria operacional realizada com o objetivo de avaliar a adequação da estrutura organizacional, da gestão e dos resultados obtidos por Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e Agência Nacional de Mineração (ANM).

Apesar do processo ser focado em apenas quatro agências reguladoras, as determinações valerão para os orçamentos nas demais sete órgãos instalados no Brasil. O órgão também determinou que a Secretaria de Orçamento Federal (SOF) e a Junta de Execução Orçamentária (JEO) justifiquem eventuais congelamentos bimestrais nos orçamentos das agências. Além disso, determinou que o orçamento para custeio e fiscalização dos órgãos seja preservado.

Anchieta-Imigrantes terá novo sistema de pedágio a partir deste sábado (7)

PLATAFORMA: CNN BRASIL | CADERNO: ONLINE | 06.02.26

A partir deste sábado (7), motoristas que usam o Sistema Anchieta-Imigrantes verão as primeiras mudanças na forma de pagar pedágio. A concessionária Ecovias Imigrantes realizará a instalação de pórticos eletrônicos que vão substituir as praças físicas e dar início à transição para o sistema Siga Fácil, modelo sem cancelas e sem necessidade de parada dos veículos.

O primeiro equipamento será instalado no km 33 da Via Anchieta e, neste momento, ainda não haverá cobrança. A atual praça de pedágio, localizada no km 31, seguirá funcionando até que o novo sistema esteja pronto para entrar em operação. A premissa é que o sistema garanta mais fluidez e segurança no tráfego, especialmente em períodos de maior movimento.

Na Rodovia dos Imigrantes, um segundo pórtico deve ser instalado até o fim do mês, no km 29, em substituição à praça do km 32. Assim como na Anchieta, a estrutura será posicionada inicialmente apenas para fins de instalação e testes, sem início da cobrança. Veja:

O pagamento do pedágio continuará sendo feito exclusivamente na praça existente, já que a previsão é de que o Siga Fácil comece a operar somente em julho.

Com a implementação dos pórticos, a concessionária inicia a fase de monitoramento e testes com câmeras, sensores e antenas. Ao mesmo tempo, também realiza estudos para modernizar a Operação Comboio, que adota de um modelo mais dinâmico e tecnológico para garantir a segurança dos motoristas em situações de neblina intensa no trecho de serra.

Assim que o sistema estiver em funcionamento, a cobrança passará a ser eletrônica e bidirecional, substituindo o modelo atual concentrado em apenas um sentido.

Hoje, a tarifa do Sistema Anchieta-Imigrantes é de R\$ 38,70. Com a mudança, o valor será de R\$ 19,35 na descida (sentido Litoral) e R\$ 19,35 na subida (sentido São Paulo). O motorista pagará apenas no sentido em que utilizar a rodovia e motociclistas seguem isentos da cobrança, conforme as regras vigentes.

A expectativa é que o novo modelo elimine as longas filas que se formam nas praças de pedágio, sobretudo em feriados e na alta temporada.

O Siga Fácil é o sistema do Governo de São Paulo que substitui as praças com cancelas por um modelo totalmente eletrônico, sem necessidade de parada dos veículos. A entrada em operação da cobrança depende da conclusão das etapas técnicas, da realização de testes operacionais e da autorização da Artesp (Agência de Transporte do Estado de São Paulo), responsável pela fiscalização dos contratos de concessão.

A data de início da cobrança, segundo a SSP (Secretaria de Segurança Pública), será divulgada após essa validação e a comunicação prévia aos usuários.

Operação Comboio

Mesmo depois do início do Siga Fácil, haverá um período de transição. As estruturas físicas das praças de pedágio serão mantidas temporariamente para que a Operação Comboio tradicional continue sendo usada em situações de neblina intensa.

A Artesp analisa uma nova solução técnica que dispensa a parada obrigatória dos veículos. O modelo, considerado inédito em rodovias brasileiras, prevê o uso de painéis eletrônicos inteligentes capazes de identificar automaticamente os níveis de neblina e ajustar a sinalização em tempo real.

Com base nessas informações, os limites de velocidade serão adaptados às condições de visibilidade, permitindo que os motoristas trafeguem pelo trecho de forma segura e orientada.

As praças de pedágio só serão removidas após a homologação e a implantação definitiva desse novo sistema.

Investimentos do Governo

Em aproximadamente 30 anos de concessão, a Ecovias Imigrantes afirma ter investido R\$ 10,2 bilhões em obras de melhoria e ampliação da infraestrutura do Sistema Anchieta-Imigrantes. Entre os projetos estão a construção da segunda pista da Rodovia dos Imigrantes, o anel viário de Cubatão e as duas fases de melhorias da Entrada de Santos.

Atualmente, estão em andamento estudos para a implantação de um novo acesso ao Porto de Santos e de uma nova saída no bairro da Alemoa, também em Santos, para a Rodovia Anchieta.

A pedido do Governo de São Paulo, a concessionária também desenvolve o projeto da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, que deve criar uma nova ligação entre a Região Metropolitana de São Paulo e a Baixada Santista. A nova pista terá 21,5 quilômetros de extensão, sendo 17 quilômetros em túneis e 4 quilômetros em viadutos.

O empreendimento inclui ainda o maior túnel rodoviário do país, com cerca de 6 quilômetros de extensão. Segundo a concessionária, o projeto deve ampliar a capacidade do trecho de serra em 25% no total e em 145% quando considerada apenas a descida de caminhões.

Os projetos não fazem parte do contrato original de concessão e dependem de definições e autorizações do governo estadual para funcionamento.

Sindicom pede revisão de regra que permite venda direta de combustível

PLATAFORMA: VALOR | CADERNO: ONLINE | 06.02.26

Sindicato das distribuidoras alega que esse tipo de negociação abre espaço para descumprimento da lei que obriga teor mínimo de biocombustíveis no diesel

Mozart Rodrigues: “O programa [RenovaBio] não pode se mostrar frágil, as regras têm que valer para todo mundo” — Foto: Divulgação

As distribuidoras de combustíveis querem que a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) desautorize a venda direta das refinarias e formuladores para clientes finais, alegando concorrência desleal. O Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Combustíveis e de Lubrificantes (Sindicom) pediu à ANP que revogue resolução que autoriza essa venda direta de derivados.

O motivo é que a venda direta não está prevista na lei 13.576/2017, que estabelece o RenovaBio, marco regulatório dos biocombustíveis, abrindo espaço para questões ambientais e de concorrência. O foco é o contrato recentemente firmado entre Petrobras e Vale para fornecimento de diesel B (com adição de biodiesel).

A resolução da ANP em questão é a 852/2021. Até a edição dessa resolução, refinarias, formuladores, importadores e centrais petroquímicas eram impedidas de vender diretamente aos consumidores. Em janeiro deste ano, Petrobras e Vale assinaram contrato para fornecimento de diesel S-10 (com baixo teor de enxofre), já com adição de 15% de biodiesel. O acordo prevê também oportunidades de desenvolvimento de negócios de baixo carbono.

Pela lei, as distribuidoras são obrigadas a adquirir certificados de descarbonização (CBios) em quantidade proporcional à participação de mercado de combustíveis fósseis. Os CBios comprovam a aquisição de produtos renováveis, a partir de metas que são definidas anualmente pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE). Só que a lei não prevê o mecanismo para a venda direta por refinarias, o que desobriga a Petrobras de adquirir CBios.

O custo de aquisição dos CBios é repassado para os preços dos combustíveis, segundo o Sindicom, cujo impacto médio líquido é da ordem de até R\$ 0,14 por litro. Como os produtores não têm, com a venda direta, a obrigação de cumprir metas de descarbonização, a regra da ANP garante “vantagem competitiva” às refinarias. No processo, o Sindicom alertou ainda para a ausência de análise de impacto regulatório sobre a medida, que poderia ter previsto tal situação.

Embora seja desconhecido o volume contratado pela Vale, no mercado sabe-se que a contratação envolve quantidade “significativa” de diesel, que pode afetar, inclusive, o eventual cumprimento das metas, já que essas cargas eram providas por distribuidoras. O pedido do Sindicom à ANP não menciona diretamente o contrato entre as duas empresas, mas há um temor no segmento de que o negócio abra a porta para distorções.

Fontes do mercado afirmam que a venda direta cria uma competição desleal e abre espaço para que importadores e formuladores de combustíveis possam negociar contratos com grandes clientes a preços mais baixos, além de contratos “criativos” de agentes habituados a burlar regras.

Além dos riscos de assimetria de mercado, há questões ambientais abertas com a regra da ANP, avalia Mozart Santos Rodrigues Filho, diretor-executivo do Sindicom. Isso porque, disse ele, outros produtores podem vender combustíveis fósseis de forma direta, sem adição de biodiesel. Segundo Rodrigues, embora Petrobras e Vale sejam reconhecidas como empresas que seguem padrões ambientais, dentro da ótica ESG, a venda direta pode abrir espaço para que outros agentes usem o mecanismo para vender combustíveis fósseis sem adição da parcela renovável, colocando em risco o próprio RenovaBio.

“O programa não pode se mostrar frágil, as regras têm que valer para todo mundo”, disse. As fontes do mercado salientam que não veem a existência de risco ambiental no caso específico da venda direta entre Petrobras e Vale, dado que a adoção de combustível renovável está prevista no contrato - a estatal divulgou publicamente adição da parcela obrigatória de 15% e planos de novos negócios envolvendo combustíveis renováveis, ressaltam as fontes.

A ANP confirmou em nota o pedido do Sindicom e disse que iria analisar o pleito, protocolado na segunda-feira (2).

Em nota, a Petrobras afirmou que todas as atividades de comercialização entre a estatal e a Vale observam rigorosamente a legislação brasileira vigente, incluindo a legislação ambiental aplicável. A mineradora respondeu de modo semelhante. “A Vale esclarece que o contrato com a Petrobras para fornecimento de combustível cumpre integralmente a legislação aplicável.”

Atualmente, é obrigatória a adição de 15% de biodiesel ao óleo diesel fóssil e de 30% de etanol à gasolina.

ANTAQ divulga desempenho aquaviário nacional de 2025 nesta terça-feira

PLATAFORMA: AGÊNCIA PORTO | CADERNO: ONLINE | 06.02.26

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) divulgará, nesta terça-feira (10), às 9h30, os dados da movimentação portuária de 2025, consolidados no Painel Estatístico Aquaviário da Agência.

Será apresentado um panorama consolidado da movimentação de cargas nos portos brasileiros, com dados sobre o transporte por tipo de navegação, o volume total de mercadorias movimentadas e outros indicadores do setor.

O evento contará com a presença do diretor-geral da ANTAQ, Frederico Dias, e dos diretores Flávia Takafashi, Wilson Lima Filho, Alber Vasconcelos e Caio Farias, além de representantes do Ministério de Portos e Aeroportos e de entidades do setor portuário.

A apresentação poderá ser acompanhada de forma presencial, no edifício-sede da ANTAQ, em Brasília (DF), e virtualmente, pelo canal da Agência no YouTube. Dúvidas da imprensa podem ser encaminhadas para o e-mail: imprensa@antaq.gov.br.

Após a apresentação do Desempenho Aquaviário, será realizada a cerimônia de despedida da diretora Flávia Takafashi, cujo mandato se encerra em 18 de fevereiro.

Serviço

O quê: Divulgação do Desempenho Aquaviário 2025

Quando: terça-feira (10), a partir das 9h30

Horário: 9h30

Local: Hall do edifício sede da ANTAQ, na SEPN Quadra 514 Conjunto E, Asa Norte, Brasília (DF).

Porto de Santos pode receber R\$ 23,4 bilhões em investimentos com a concessão do canal de navegação

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 06.02.26

A concessão do canal de acesso do Porto de Santos poderá envolver até R\$ 23,453 bilhões em investimentos, ao longo de um contrato inicial de 25 anos, com possibilidade de aprofundamento do canal para 18 metros. Esse novo patamar do projeto foi detalhado pela diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Flávia Takafashi, em entrevista para A Tribuna.

Ela foi a relatora do processo na agência que aprovou nesta quinta-feira (5), em reunião ordinária da diretoria, a abertura de consulta e audiência públicas sobre o modelo de concessão do canal aquaviário do cais santista.

Essa deliberação era para ter ocorrido em dezembro do ano passado, mas Flávia retirou o projeto da pauta para analisar melhor os documentos. Agora, a diretora decidiu liberar o avanço das etapas participativas, cujas datas ainda serão definidas, permitindo o debate do projeto com a sociedade para recebimento de contribuições.

Segundo a relatora, o contrato prevê um conjunto amplo de obras e serviços ao longo do período de concessão. “Estamos falando de uma dragagem de aprofundamento para alcançar 16 metros, no primeiro momento, com sinalização náutica. E, depois, aprofundamento para 17 metros de profundidade”, explica a diretora, ressaltando que essa primeira fase envolve investimentos de R\$ 688 milhões.

Além da dragagem de aprofundamento, estão previstos no contrato a instalação do Sistema de Gerenciamento e Informações do Tráfego de Embarcações (VTMIS, na sigla em inglês), serviço de gestão ambiental, licença de operação, estudos para a colocação de uma guia corrente para diminuir a sedimentação nas praias e levantamentos para verificar a viabilidade de aprofundamento do canal para 18 metros.

“Estamos falando de um valor global de contrato de R\$ 23,453 bilhões, com prazo inicial de 25 anos, podendo chegar com prorrogação a 70 anos. A gente está diante de uma modelagem que, embora precise de ajustes pontuais, tem de fato um poder de ter uma atratividade para conseguir a profundidade que o canal de acesso de Santos precisa”.

Para Flávia, o momento é de aperfeiçoar o modelo. “Agora é ir para a audiência pública. A área técnica da Antaq fez uma análise muito pormenorizada. Os ajustes poderão ser feitos a partir das contribuições. Mas o documento já consolida as métricas e possibilidades para alcançar 17 metros de profundidade e fazer estudos para chegar a 18 metros, que é importante para esse momento de crescimento do Porto de Santos”.

Estratégico

O projeto de concessão do canal de acesso ao Porto de Santos é considerado estratégico para a logística nacional. Os estudos chegaram à Antaq em agosto de 2025, mas passaram por reavaliações e ajustes técnicos antes de retornar à pauta para deliberação.

Com a autorização concedida agora, o processo regulatório volta a avançar. Após a consulta e a audiência públicas, as contribuições deverão embasar os ajustes finais do projeto antes do encaminhamento ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e ao Tribunal de Contas da União (TCU), etapas necessárias para a publicação do edital.

A manifestação da Antaq consolida, pela primeira vez, a possibilidade de o canal de acesso do Porto de Santos alcançar até 18 metros de profundidade — antes, a previsão máxima era 17 metros. Os investimentos previstos também aumentaram significativamente, porque se falava em concessão de R\$ 6 bilhões.

Parte das mudanças veio de pedidos da Autoridade Portuária de Santos (APS). Tudo será analisado pelo MPor ao longo do debate público.

Outros locais

A proposta é diferenciar do modelo adotado no Porto de Paranaguá, no Paraná, cuja concessão foi realizada em outubro do ano passado e homologada em dezembro pelo MPor, tornando-se o primeiro canal de acesso do País repassado à iniciativa privada. Em Paranaguá, o projeto de melhorias do canal soma R\$ 1,22 bilhão.

Entre as melhorias previstas estão o alargamento, a derrocagem e o aprofundamento, até que seja atingido o calado desejado. Ao final dos cinco primeiros anos de concessão, a concessionária deverá realizar o aprofundamento do canal para garantir um calado operacional — que é a distância entre o ponto mais profundo do navio e a superfície da água — de 15,5 metros.

Atualmente, o calado é de 13,3 metros. Santos deverá ficar em terceiro lugar, porque a privatização do canal do Porto de Itajaí (SC) já é analisada pelo Tribunal de Contas da União (TCU). A previsão é que a licitação de Santos seja feita no final deste ano.,,,,,,,,,,

Brasil tem superávit comercial de US\$ 4,3 bi em janeiro com retração das importações

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 06.02.26

A balança comercial brasileira registrou um superávit de US\$ 4,343 bilhões em janeiro, uma alta de 85,8% sobre o dado do mesmo mês de 2025, diante de um recuo mais forte nas importações do que a queda observada nas exportações, apontou o Mdic (Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços) nesta quinta-feira (5), atribuindo o movimento ao desaquecimento da economia.

O saldo observado, o segundo maior já registrado pelo Mdic para meses de janeiro, veio ligeiramente abaixo da expectativa de economistas consultados pela Reuters, que previam superávit de US\$ 4,9 bilhões para o mês.

As exportações somaram US\$ 25,153 bilhões no mês passado, uma queda de 1% em relação a janeiro de 2025. O movimento de retração foi mais intenso nas importações, que caíram 9,8% no mesmo período, totalizando US\$ 20,810 bilhões.

O diretor de Estatísticas e Estudos de Comércio Exterior do Mdic, Herlon Brandão, afirmou que a previsão de um arrefecimento da atividade econômica diante do nível elevado dos juros no país leva a uma redução da demanda do setor produtivo, fator que explica o recuo das importações.

“Na medida em que se espere que a economia cresça menos em relação ao aumento observado no ano passado, é natural que tenha uma menor demanda por bens importados. É esperado para este ano um desaquecimento da importação”, disse.

Brandão afirmou ainda que a sazonalidade do agronegócio gera variações na demanda por insumos agrícolas a depender do ritmo das safras, o que também afetou o dado de maneira complementar.

Do lado das exportações, apenas as vendas do setor agropecuário apresentaram crescimento, uma alta de 2,1%, impulsionada por melhores desempenhos de soja e milho.

Por outro lado, os embarques ao exterior da indústria extrativa caíram 3,4%, impactados por vendas menores de petróleo e minério de ferro. O dado da indústria de transformação teve recuo de 0,5%.

No recorte por regiões, os dados seguem mostrando perda de participação dos Estados Unidos. Na comparação com o mesmo mês do ano anterior, as vendas para o país norte-americano apresentaram recuo de 25,5%.

A participação dos EUA no total das exportações brasileiras caiu de 12,7% em janeiro de 2025 para 9,5% no mês passado. No mesmo período, a fatia da China subiu de 21,7% para 25,7%.

Ministro do TCU pede vista de processo de arrendamento de área em Itaqui

PLATAFORMA: AGÊNCIA INFRA | CADERNO: ONLINE | 06.02.26

A proposta de arrendamento portuário da área IQI16, no Porto de Itaqui (MA), teve pedido de vista durante a sessão de análise do TCU (Tribunal de Contas da União). O pedido foi formulado pelo presidente do colegiado, Vital do Rêgo, que informou o desejo de analisar melhor as regras de restrição apresentadas para o leilão e um eventual paralelo desse processo com o caso do Tecon Santos 10.

O pedido veio depois de o relator, ministro Antonio Anastasia, concordar em dar seguimento à proposta do MPor (Ministério de Portos e Aeroportos) de restringir a participação de empresas incumbentes que operam fertilizantes no certame do terminal, que é destinado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos minerais, especialmente fertilizantes.

Ele recomendou, contudo, que o MPor e a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), previamente à licitação, “promovam um maior detalhamento acerca do enquadramento das licitantes nas condições restritivas previstas no edital”, caso mantenham as cláusulas restritivas à participação de incumbentes.

O ministro Benjamin Zymler adiantou que vai acompanhar Anastasia e procurou justificar a diferença de sua posição neste julgamento e o voto que deu no processo do Tecon Santos 10. Lá, junto de Anastasia, ele ficou na corrente minoritária que era contrária à restrição de incumbentes no leilão do terminal de contêineres em Santos. A tese vencedora foi a da realização de um certame com restrições, que alcance também os armadores.

No caso de Itaqui, ele apontou que a restrição é para “evitar um monopólio” no porto, que tem apenas um único operador de fertilizantes, a Copisi (Companhia Operadora Portuária do Itaqui).

“Apenas lembrando, no caso do Tecon Santos 10, o imediatismo e a ideia de concentração horizontal foram analisados a partir de gráficos. Ele [Anastasia] chegou à conclusão – e eu também – de que havia uma similaridade na participação de novos entrantes e de incumbentes que optassem pelo desinvestimento (...) No caso de Itaqui, suponhamos que não tenha restrições, aí quem vai ganhar inexoravelmente é a Copisi. No caso do Tecon, havia múltiplos incumbentes que operam contêineres e que poderiam participar se optassem pelo desinvestimento”, afirmou Zymler.

“Se eventualmente a ANTAQ quisesse que a Copisi continuasse operando de forma alargada, bastaria conceder uma autorização específica, mediante pedido de ampliação da área explorada”, completou. Segundo ele, a AudPortoFerrovia discordou da previsão da restrição em Itaqui, o que reforçaria a necessidade de o governo detalhar melhor a quem esse veto seria destinado.

Seguido da declaração de Zymler, Vital justificou que seu pedido de vista ocorreu justamente para estudar os paralelos entre os casos de Santos e de Itaqui. “Eu gostaria de pedir vista exatamente por esse paradoxo que eu gostaria de estudar entre as restrições do Tecon 10 e esse caso em concreto”, afirmou o presidente da corte, que no caso do Tecon 10 votou a favor do leilão com restrições. A previsão é que o processo volte à pauta em 60 dias.