



ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE
TERMINAIS DE LÍQUIDOS



Clipping Diário

TERÇA-FEIRA 03.03.26

Porto de Vitória chega aos 120 anos, impulsionando a competitividade do ES

PLATAFORMA: JORNAL EMPRESARIAL | CADERNO: ONLINE | 03.03.26

Às vésperas de completar 120 anos no próximo mês de março, o Porto de Vitória registra um novo capítulo em sua trajetória: foram movimentadas 7,9 milhões de toneladas (Mt) de produtos em 2025 por meio do complexo portuário de Vitória e Vila Velha, alcançando recordes históricos no volume de importações e na operação de cargas como fertilizantes, carvão e coque. Ao todo, mais de 1.500 navios passaram pelos portos capixabas ao longo do ano, reforçando o papel estratégico da infraestrutura portuária para a economia do estado.

O volume de importações cresceu de 4,9 Mt de toneladas em 2024 para 5,3 Mt em 2025. Entre os destaques estão os veículos: 215.000 unidades chegaram ao Brasil pelos portos de Vitória e Vila Velha no período, consolidando o complexo como importante porta de entrada para o setor automotivo.

Desde o início da concessão, em 2022, a Vports (empresa que opera a concessão) já investiu mais de R\$ 1,5 bilhão em melhorias estruturais e ampliação da capacidade operacional. Entre os projetos realizados estão a recuperação da estrutura ferroviária do porto, a reforma de silos horizontais, a modernização e requalificação dos cinco armazéns do cais de Vitória e a ampliação da área destinada à movimentação de contêineres.

O novo modelo de gestão também acelerou a atração de negócios. Antes da concessão, a média era de um novo contrato firmado a cada quatro anos. Desde 2022, foram fechados 18 novos contratos em menos de três anos e meio.

Outro marco relevante alcançado em 2025 foi a ampliação do limite de tamanho para navios do tipo Panamax autorizados a acessar o complexo portuário de Vitória, de 228 m para 245 m de comprimento. A mudança elevou de 504 para 1.089 o número de embarcações aptas a operar nos portos capixabas, ampliando significativamente a capacidade logística da região.

Porto Piauí conclui nova rodada de simulações com navios de carga

PLATAFORMA: BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 03.03.26

A Companhia Porto Piauí realizou os testes de mais cinco operações com navios de cargas em um simulador que reproduz as condições do mar de Luís Correia com precisão. Os resultados serão analisados para homologação pela Marinha do Brasil.

Foram cinco dias de trabalhos, concluídos no dia 27 de fevereiro. Na ocasião, foram simuladas operações de entrada, manobra e saída do canal de navegação com um modelo de navio de transporte de contêineres; um navio de transporte de combustível; um navio graneleiro; e um navio mini-bulker para operação de minério.

Foi realizada ainda a simulação da operação detranshipment: quando a carga de um navio é transferida para outro em meio aquático. O transporte simulado foi realizado na área de fundeio do Porto de Luís Correia, a cerca de 40 quilômetros da costa.

O teste em simulador é uma etapa essencial para garantir a segurança das operações no porto. Cada embarcação é testada em todas as condições possíveis: vazias e cheias, enfrentando maré de vazante e enchente, ventos e correntes extremas.

Com base nas informações computadas, são observadas as condições ideais e as adversas para as várias atividades no Porto, e determinada quando será possível realizar as operações e quando será preciso paralisá-las.

As simulações foram realizadas em São Paulo (SP) pela Technomar, empresa especializada em engenharia naval com mais de 20 anos de experiência. O trabalho foi acompanhado pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil, pela Capitania dos Portos do Piauí, pela diretoria de Operações da Porto Piauí e por representantes das empresas Piauí Mar e RockTree.

A Technomar desenvolveu o TMS (Technomar Maritime Simulator), o primeiro simulador do hemisfério Sul a receber a certificação Classe A da DNV (Det Norske Veritas), que permite a reprodução detalhada infraestrutura do Porto de Luís Correia, das embarcações e do mar de Luís Correia, como profundidade, dinâmica das ondas e das marés, correntes e ventos.

Atualmente, quatro tipos de embarcações passaram por simulações e estão aprovadas para operação no Porto de Luís Correia: Atuneiros, usadas para pesca; navios de carga de até 95 metros; Dragas usadas na extração de fertilizante marinho; Graneleiros de 75 metros.

Projeto de concessão inédita no Rio Grande do Sul integra canais de acesso e hidroviárias

PLATAFORMA: TECNOLOGISTICA | CADERNO: ONLINE | 03.03.26

Um projeto de concessão inédito no Brasil reúne, em um único modelo, canais de acesso portuário e trechos hidroviários do Sistema Aquaviário Integrado dos portos do Rio Grande do Sul e da Lagoa Mirim. A primeira proposta de leilão, encaminhada pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), prevê R\$ 134 milhões em investimentos diretos.

O projeto abrange as infraestruturas de acesso aquaviário aos Portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, incluindo áreas de fundeio, bacias de evolução e berços de atracação. A concessão também contempla trechos estratégicos da hidrovia da Lagoa dos Patos, Lago Guaíba e dos rios Jacuí, Caí, dos Sinos e Gravataí, atualmente sob gestão da Autoridade Portuária dos Portos do Rio Grande do Sul (Portos RS).

Para o secretário Nacional de Portos, Alex Ávila, o projeto assegura investimentos contínuos na manutenção dos canais. “Ao integrar, em um único modelo, canais de acesso e trechos hidroviários, garantimos previsibilidade, eficiência operacional e investimentos permanentes na manutenção da infraestrutura, assegurando melhores condições de navegação e maior competitividade aos portos da região”, afirma. O modelo de concessão conjunta permitirá a realização de dragagens regulares, garantindo a manutenção da profundidade operacional, reduzindo restrições de calado e ampliando a capacidade de atendimento a embarcações de maior porte.

O secretário destaca ainda que a iniciativa dá continuidade à política pública iniciada com a concessão do canal de acesso de Paranaguá. “O leilão do canal de Paranaguá foi o primeiro passo dessa nova diretriz. A partir dessa experiência, consolidamos um modelo moderno e sustentável de gestão da infraestrutura aquaviária. Agora, damos continuidade a essa estratégia, ampliando a lógica para um sistema integrado, que fortalece a competitividade dos portos do Rio Grande do Sul e consolida um padrão nacional de gestão da infraestrutura aquaviária”, pontua.

O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) foi aprovado pelo MPor na semana passada, e foi solicitada à Antaq a abertura de consulta e audiência públicas. Esta etapa promove a participação da sociedade civil por meio do envio de sugestões/contribuições e antecede a análise do Tribunal de Contas da União (TCU) e o lançamento do edital.

Crescimento nos portos do Sul

A concessão do Sistema Aquaviário Integrado dos portos do Rio Grande do Sul e da Lagoa Mirim se insere em um contexto de crescimento da movimentação portuária na Região Sul. Em 2025, os portos organizados da região movimentaram 129,7 milhões de toneladas, alta de 9,38% em relação ao ano anterior.

O granel sólido liderou a movimentação, com 77,6 milhões de toneladas, impulsionado pelo escoamento da produção agrícola. A carga containerizada somou 31,8 milhões de toneladas (+24,54%).

Entre os principais portos da região, Paranaguá (PR) registrou 66,4 milhões de toneladas, seguido por Rio Grande (RS), com 31,6 milhões, e São Francisco do Sul (SC), com 17,5 milhões. Imbituba (SC) e Itajaí (SC) somaram 11,5 milhões de toneladas, sendo 7,1 e 4,4 respectivamente.

Já as principais mercadorias movimentadas, os contêineres lideram, com 31,8 milhões de toneladas. Na sequência, destacam-se a soja, com 25,8 milhões de toneladas, e os adubos (fertilizantes), com 19,4 milhões. Milho e açúcar, juntos, somaram 16,1 milhões de toneladas movimentadas no período.

No comércio exterior, as exportações cresceram 9,73%, enquanto as importações avançaram 6,96%, reforçando a importância estratégica da infraestrutura portuária sulista para a logística nacional.

Acessos à região são prioridade, diz secretário

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 03.03.26

A mobilidade urbana deve estar no centro do planejamento estratégico da Baixada Santista para os próximos anos. É o que diz o secretário de Governo de Santos, Fábio Ferraz, ao defender que os acessos à região sejam tratados como prioridade diante dos gargalos enfrentados diariamente por moradores e trabalhadores, que dividem espaço com caminhões com destino ao Porto de Santos.

A situação foi debatida na semana passada, durante o 7º Fórum Regional do Plano de Logística e Investimentos do Estado de São Paulo (PLI-SP 2050), realizado na sede do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai), em Santos. Ferraz afirmou que qualquer planejamento de obras estruturantes para a região deve começar pela macrodrenagem e mobilidade. “Os acessos à nossa região são decisivos. Sem isso, qualquer outro avanço fica comprometido”, destacou.

Ele ressaltou que essa é também a visão do prefeito Rogério Santos (Republicanos), que representava o município no encontro. O secretário explicou que as dificuldades de acesso afetam toda a população. “As aflições que nós temos não são só dos profissionais do transporte. Elas impactam a cidade como um todo”, afirmou.

Ferraz reiterou que a falta de investimentos adequados em mobilidade e drenagem compromete não apenas a dinâmica urbana, mas também a eficiência logística do Brasil. “O Porto de Santos é o principal hub logístico do País. Precisamos ter estruturas bem planejadas para mitigar as dificuldades que surgem com o crescimento e os investimentos. Sem isso, os gargalos tendem a se agravar”, declarou.

O secretário argumentou que a importância estratégica da região vai além de interesses locais. “Não é exagero dizer que a Baixada Santista é estratégica para o Brasil. Quando há inibição de investimentos em infraestrutura de acesso aqui, estamos prejudicando a estrutura viária do País”, concluiu.

A nova fronteira jurídica do Porto de Santos

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 03.03.26

Há uma mudança em curso no maior porto do Hemisfério Sul e ela não começa com guindastes. Começa com uma portaria. No dia 9 de fevereiro, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, assinou a Portaria GM-MPor nº 8, que revisa a poligonal do Porto de Santos, incorporando 17,2 milhões de metros quadrados (m²) à área portuária organizada. São 4,8 milhões de m² de áreas terrestres e outros 12,4 milhões de m² aquáticos. Para quem acompanha o setor, o número impressiona. Para quem atua no Direito Marítimo e Portuário, o que impressiona é o que esse perímetro redefine.

A poligonal é o perímetro legal do porto organizado: dentro dele predominam os instrumentos federais de regulação portuária (como a Lei 12.815/2013), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Antaq, e normas setoriais e a gestão da Autoridade Portuária. Fora dele, o ordenamento urbano municipal ganha a centralidade. Essa linha tem efeitos concretos: delimita onde pode haver arrendamento, como se estrutura a governança do uso da área e qual regime jurídico incide sobre contratos e autorizações.

A decisão de fevereiro é mais do que expansão: é regularização e tentativa de estabilização. Nos últimos anos, revisões sucessivas da poligonal alimentaram a insegurança jurídica, com áreas entrando e saindo do perímetro em intervalos curtos. Para operadores e investidores, isso significava planejamento de longo prazo sobre areia movediça. Pior para o financiamento. Pior para cronogramas. A portaria busca previsibilidade: reduzir o risco de projetos “mudarem de regime” no meio do caminho.

Do ponto de vista das concessões, a nova poligonal cria as condições jurídicas para novos arrendamentos. Áreas antes fora do perímetro não eram elegíveis para licitação pela Autoridade Portuária. Com a ampliação, passam a integrar o porto organizado e podem ser estruturadas para arrendamento, inclusive em retroáreas e zonas industriais. E recoloca no centro da agenda decisiva: o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) precisa ser atualizado para refletir a nova geografia do porto e orientar a expansão com menos ambiguidade regulatória.

Não por acaso, a proposta excluiu áreas com Terminais de Uso Privado (TUPs), instalações operadas por empresas fora do regime do porto organizado já aprovadas, precisamente para evitar conflitos entre regimes. Na prática, postergam-se, mas não se eliminam, tensões típicas das “fronteiras” entre regimes distintos.

Em portos, o direito raramente é detalhe: ele vira custo. Quando o perímetro é instável, o risco vira prêmio, o prêmio vira tarifa e a tarifa vira perda de competitividade. A ampliação da poligonal pode ser o começo de um ciclo virtuoso, mas só se o poder público sustentar, depois do anúncio, a parte menos glamourosa: decisões consistentes, regras replicáveis e uma governança que não dependa de “exceções” para funcionar.

Some-se a isso a incorporação de áreas sob ocupação irregular. A regularização fundiária e eventuais desocupações não são temas laterais: podem ditar prazos, custo e litigiosidade. E aqui mora outro teste: a convivência entre o direito portuário federal e o direito urbanístico municipal. Quando essa engrenagem não constrói consenso, o conflito de competência costuma ser resolvido do pior jeito, nos tribunais.

Santos tem apetite para crescer e o País precisa disso. A portaria abre caminho, mas não oferece atalho. A conta virá em forma de decisões técnicas, conflitos de competência e escolhas de política pública. Ou a nova poligonal vira estratégia com PDZ alinhado, governança clara e regras estáveis — ou será apenas mais um capítulo do velho enredo: expansão no discurso e judicialização na execução.

“Nosso compromisso é avançar com igualdade, sustentabilidade e inclusão”, afirma Silvio Costa Filho

PLATAFORMA: FOLHA DE PERNAMBUCO | CADERNO: ONLINE | 03.03.26

Em setembro de 2023, o pernambucano Silvio Costa Filho assumiu o desafio de comandar o Ministério de Portos e Aeroportos, coordenando projetos de modernização da infraestrutura portuária e aeroportuária do país, com foco na ampliação da aviação regional e no fortalecimento da logística nacional.

Em entrevista exclusiva à revista FolhaLog, o ministro detalhou os avanços do setor em Pernambuco e abordou os planos para ampliar a capacidade portuária e aeroportuária do estado no transporte nacional e internacional de mercadorias e de passageiros.

Pernambucano, formado em Administração de Empresas, Silvio Costa Filho iniciou sua trajetória política ainda jovem, como vereador do Recife em 2004, aos 22 anos. Em 2006, foi eleito deputado estadual por Pernambuco, cargo para o qual foi reeleito em dois mandatos consecutivos. Nesse período, também exerceu funções na pasta estadual de Turismo e Lazer e como secretário de governo.

Em 2018, foi eleito deputado federal por Pernambuco e, em 2022, reconduzido à Câmara dos Deputados. No Congresso Nacional, atuou nas áreas de infraestrutura, planejamento e desenvolvimento regional, presidindo frentes parlamentares e participando de comissões estratégicas, como a de Finanças e Tributação. Leia a seguir a entrevista de Silvio Costa Filho à revista Folha Log.

Qual é a visão estratégica do Ministério de Portos e Aeroportos para o estado de Pernambuco nos próximos anos, e quais aeroportos regionais são considerados prioridades de investimento e ampliação?

O Ministério de Portos e Aeroportos pauta suas decisões sobre o desenvolvimento dos aeroportos regionais em critérios objetivos que refletem a atratividade da localidade para o retorno do investimento público ou privado em termos de uma visão econômica e social, que relaciona a função econômica do transporte com a necessidade de integração nacional e do Brasil com o mundo.

A visão do MPOR é de um país integrado por uma malha aérea eficiente, dotada de infraestrutura segura para as operações e confortável para os passageiros, possibilitando a atração de voos e o fomento ao incremento do fluxo de pessoas e mercadorias entre as diferentes regiões do nosso país, bem como do nosso país com o mundo. Nesse sentido, o Estado de Pernambuco possui importantes aeroportos com função de atender ao transporte aéreo em sua demanda atual e futura.”

São prioridades atuais, conforme nosso plano aeroviário nacional, os aeroportos de Fernando de Noronha, Petrolina, Recife, Serra Talhada, Caruaru, Araripina e Garanhuns. Desses, Recife e Petrolina são infraestruturas concedidas, que seguem um conjunto de obrigações de manutenção de adequado nível de serviço, em sua fase atual no âmbito dos respectivos contratos.

Serra Talhada está recebendo investimentos do Governo Federal da ordem de aproximadamente R\$ 15 milhões, para recuperação e melhorias no sistema de pista dos aeroportos. Araripina, Garanhuns e Serra Talhada estão previstos para serem absorvidos por concessionárias de aeroportos federais, as quais ficarão responsáveis por um plano de investimentos e pela gestão dessas infraestruturas. Isto no âmbito do Programa Ampliar, do Ministério de Portos e Aeroportos.

O Aeroporto do Recife é uma das principais portas de entrada do Nordeste. Que novos projetos ou incentivos estão sendo discutidos junto à concessionária para expandir a conectividade internacional e a capacidade de hub do terminal, potencializando o turismo de lazer e de negócios?

A concessão do Aeroporto do Recife é de responsabilidade da AENA, um operador global de alto nível. O contrato de concessão prevê, como primeira grande entrega, a realização de investimentos de adequação da infraestrutura para a demanda dos primeiros anos da concessão. Os investimentos da chamada Fase IB foram entregues entre o final de 2023 e o primeiro semestre de 2024.

Compreenderam importantes ações de ampliação do sistema de pistas e de requalificação e ampliação do terminal de passageiros. Agora, mais recentemente, em resposta às demandas e oportunidades decorrentes da recuperação do setor aéreo no governo do presidente Lula, o ministério tem articulado junto à concessionária uma nova leva de investimentos, com ações previstas no âmbito do Plano de Desenvolvimento Imobiliário e no projeto do terminal intermodal.

O objetivo é transformar o entorno do aeroporto em um polo de negócios e integração urbana, com melhorias de mobilidade, sustentabilidade e oferta de serviços à população. Os investimentos compreendem duas frentes principais: o Plano de Desenvolvimento Imobiliário, com aporte de R\$ 580 milhões, e o terminal intermodal, com R\$ 60 milhões, que juntos devem gerar cerca de 15 mil empregos diretos e indiretos.

As obras serão executadas pela concessionária Aena Brasil, responsável pela administração do aeroporto, em parceria com o Governo Federal.

Destaca-se que o conjunto de obras representa um marco para o estado e um exemplo da visão integrada que o Governo Federal vem aplicando ao setor aéreo. Esses investimentos representam melhorias não apenas para quem viaja, mas para quem trabalha, produz e vive em Pernambuco.

Um aeroporto moderno é mais do que uma porta de embarque: é um motor de desenvolvimento econômico, de turismo e de criação de oportunidades para a população.

O Aeroporto de Caruaru está posicionado estrategicamente no Agreste, próximo a importantes polos, como o Polo de Confeções. Como o ministério enxerga seu papel no escoamento de produção e no fomento ao turismo de eventos como o São João na região?

Caruaru é um polo fundamental para a economia de Pernambuco e do Nordeste brasileiro. A vocação da região está na produção têxtil, no comércio e na sua rica cultura, com o maior São João do nosso Nordeste. Por tudo isso, Caruaru demanda atenção do poder público para direcionar esforços e investimentos na ampliação da infraestrutura de transportes que atende a região.

O Ministério de Portos e Aeroportos atuou em parceria com a Infraero e o Governo do Estado para a elaboração e aprovação dos projetos necessários para uma completa requalificação do aeroporto, com previsão de R\$ 150 milhões em ampliação e melhorias diversas para completo reenquadramento da infraestrutura.

O Governo Federal mantém-se aberto para evoluir com a execução dessas obras, ciente da importância dessas entregas para a população de Pernambuco e para o Brasil.

Petrolina possui um aeroporto fundamental para o agronegócio. Quais são os investimentos previstos para aprimorar a logística de cargas aéreas em Petrolina, e como o Ministério planeja conciliar essa vocação de cargo com o desenvolvimento do turismo da região?

O Aeroporto de Petrolina é administrado sob regimento de concessão federal, pela Motiva Aeroportos, empresa nacional com vasta experiência no setor de infraestrutura. É hoje o segundo mais movimentado do Estado de Pernambuco, atendendo, também, as populações de municípios do norte da Bahia e do sul do Piauí.

A terceira etapa das obras de ampliação e modernização do aeroporto foi entregue em setembro de 2024, contemplando as obrigações iniciais dentro da Fase IB do contrato. As obras foram entregues três meses antes do prazo previsto e aumentam a segurança e eficiência, além de proporcionar um ambiente mais confortável e moderno para os passageiros. Os investimentos compreenderam um total de R\$ 56 milhões. O empreendimento está compreendido no Novo PAC, programa de investimentos do Governo Federal, em parceria com o setor privado. Durante a fase de construção, mais de 350 empregos foram gerados, contribuindo significativamente para a economia local.

O valor representa a reforma e ampliação do terminal de passageiros, instalações elétricas, implantação de estação de tratamento de esgoto, alargamento da área do pátio de estacionamento de aeronaves, adequação da sinalização de pátio para seis posições para estacionamento de aeronaves como Airbus 320 e Boeing 737, predominantes na frota de voos domésticos no Brasil.

As melhorias também contemplaram a implantação do Sistema de Ajuda Visual à Navegação Aérea (PAPI) na cabeceira 31, incrementando o nível de segurança para o pouso de aeronaves. Também serviços de drenagem da pista de pouso e decolagem (PPD) e incremento do sistema de iluminação noturna e sinalização, ampliando a segurança para operações diurnas e noturnas.

Sobre a vocação do aeroporto para o transporte de carga aérea, o ministério tem atuado junto à empresa concessionária para pôr em prática ações que fomentem a demanda para operações de exportação de frutas a partir do terminal de Petrolina, aproveitando o trajeto de retorno das aeronaves cargueiras para o continente europeu e América do Norte.

Para isto, a infraestrutura já se apresenta adequada, dependendo das decisões das empresas transportadoras em seus processos de planejamento de rotas. Um ponto a favor de Petrolina é a expectativa de que as empresas possam reduzir aproximadamente 48 horas na logística de escoamento dessas cargas, que atualmente deixam Petrolina em direção a São Paulo através do transporte rodoviário, para realizar a exportação.

A infraestrutura atual também se apresenta suficiente para o atendimento de demanda turística. Contudo, no âmbito do contrato de concessão, são previstas diversas obrigações para a manutenção do nível de serviço do terminal.

O ministério acompanha o monitoramento realizado pela ANAC e atua junto à concessionária para garantir operações eficientes e uma experiência de qualidade para os passageiros. O Aeroporto de Serra Talhada é vital para a integração do Sertão do Pajeú.

Quais são os próximos passos e desafios para incentivar o desenvolvimento das operações no terminal?

Serra Talhada está recebendo investimentos do Governo Federal da ordem de aproximadamente R\$15 milhões, para a recuperação e melhorias no sistema de pistas do aeroporto. A nossa previsão é de que as obras sejam formalmente entregues até dezembro deste ano.

Essas entregas requalificam o sistema de pistas, para pousos e decolagens mais seguras e eficientes, garantindo maior atratividade para as empresas aéreas e demais operações que atendem à região.

O Governo Federal agora se dedicará a avançar com projetos para requalificação completa do terminal de passageiros, mantendo parceria com o governo local e ouvindo a sociedade para reconhecer as necessidades de desenvolvimento da região.

Como o ministério está trabalhando, em conjunto com o Governo do Estado e as companhias aéreas, para harmonizar a malha aérea de Pernambuco, garantindo que os voos para os aeroportos regionais também sejam viáveis economicamente?

A oferta de transporte aéreo no Brasil é regida pelos princípios da livre iniciativa e livre concorrência. Portanto, a decisão última sobre para onde voar é das próprias companhias aéreas. O papel do MPOR e do Governo Federal é garantir adequada infraestrutura e outras políticas públicas de incentivo para atração de voos.

Ressalta-se que, em comparação com o volume de passageiros de 2022, hoje o setor já registra um aumento de cerca de 30 milhões de viagens. Prevemos fechar o ano com aproximadamente 130 milhões de passageiros processados nos nossos aeroportos. O setor aéreo, em todo o mundo, infelizmente passa por grandes desafios no que diz respeito à produção e entregas de aeronaves.

A crise decorrente da pandemia da Covid 19 atrasou em muito o ritmo de produção das fabricantes, gerando uma fila de espera. Além disso, a crise, por conta da queda abrupta da demanda, também atingiu pesado as receitas das empresas aéreas brasileiras, que acabaram por atrasar seus planos de ampliação.

Frente a este cenário, o MPOR está trabalhando em importantes frentes de trabalho. Uma dessas é a criação de uma inovadora linha de financiamento voltada para as empresas aéreas atuais e qualquer nova empresa que venha a surgir.

Para isto, utilizamos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil, com previsão atual de até R\$ 4 bilhões, que podem ser destinados à aquisição de aeronaves, combustíveis sustentáveis de aviação e projetos de ampliação. Como uma das contrapartidas, as empresas aéreas deverão ampliar sua oferta de voos no país, inclusive no Nordeste.

Outra frente é a modernização do ambiente legal e regulatório para aumentar a atratividade do mercado brasileiro para novas companhias, inclusive estrangeiras que queiram se estabelecer no país. Para tanto, o Ministério trabalha em conjunto com os demais órgãos de governo e com o Congresso Nacional, visando a readequação da carga tributária, flexibilidade regulatória para a oferta de voos e outros mecanismos para efetiva ampliação da concorrência no setor.

Resultados desses esforços já se fazem visíveis, tais como os recentes anúncios de empresas aéreas para aquisição de novas aeronaves. O ministério continua trabalhando nessas importantes áreas de atuação.

O que foi investido nos portos do país, sobretudo em Suape e Porto do Recife, nesses últimos anos?

O governo do presidente Lula tem trabalhado muito para melhorar a infraestrutura portuária dos portos brasileiros, sobretudo, nos de Suape e do Recife.

Por meio do Ministério de Portos e Aeroportos, o Governo Federal voltou a investir de forma planejada e consistente na infraestrutura portuária, reconhecendo os portos como motores do crescimento econômico, da geração de empregos e da integração do país ao comércio internacional.

No Porto de Suape, o governo do presidente Lula realizou investimentos estruturantes, como a dragagem dos canais interno e externo e a recuperação do molhe de proteção. Esses investimentos públicos foram decisivos para ampliar a capacidade operacional do porto, permitindo a atracação de navios de maior porte e criando as condições necessárias para atrair novos investimentos privados.

Um exemplo concreto é a chegada da APM Terminals, com investimento da ordem de R\$ 1,6 bilhão, fruto da confiança no Brasil que voltou a existir com Lula, e que já está gerando milhares de empregos e oportunidades para o povo pernambucano.

No Porto do Recife, o compromisso do presidente Lula com o desenvolvimento regional também se materializa. Foram investidos cerca de R\$ 100 milhões na dragagem dos canais interno e externo, uma obra essencial para modernizar o porto, aumentar a segurança da navegação e garantir competitividade logística.

Além disso, o governo realizou os leilões dos terminais REC08, REC09 e REC10, que somam R\$ 56,11 milhões em novos investimentos, fortalecendo a atividade portuária e a economia local. Para além da carga, o governo Lula também olha para o futuro do turismo e da cidade.

Está prevista a implantação de um novo terminal de passageiros no Porto do Recife, ampliando o turismo de cruzeiros e impulsionando o setor de serviços, o comércio e a geração de renda.

Essas ações mostram que, com o presidente Lula, o Brasil voltou a planejar, investir e acreditar no seu potencial, colocando os portos a serviço do desenvolvimento nacional e da melhoria de vida da população.