



ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE
TERMINAIS DE LÍQUIDOS



Clipping Diário

SEGUNDA-FEIRA 06.04.26

Obra de R\$ 100 milhões vai ampliar capacidade do Porto de Paranaguá

PLATAFORMA: TRIBUNA DO PARANÁ | CADERNO: ONLINE | 06.04.26

A Portos do Paraná avançou no projeto de ampliação e modernização do Píer de Granéis Líquidos (PPGL), no Porto de Paranaguá, ao concluir a contratação da empresa responsável pela segunda etapa da obra. O resultado foi publicado nesta quarta-feira (1º) no Diário Oficial do Estado, com investimento previsto de R\$ 100,3 milhões e prazo de execução de 13 meses a partir da ordem de serviço.

A ampliação da estrutura é necessária para permitir a atracação de navios de maior porte, tanto em comprimento total (LOA) quanto em calado (distância entre a superfície da água e o ponto mais profundo da embarcação). “O objetivo é proporcionar mais eficiência e competitividade às operações portuárias”, afirmou o diretor de Engenharia e Manutenção da Portos do Paraná, Victor Kengo.

Atualmente, a capacidade operacional do PPGL é limitada, com possibilidade de atendimento a embarcações de até 190 metros de comprimento e 11,60 metros de calado. Com a atualização das Normas de Tráfego Marítimo e Permanência, em 2025, o Porto de Paranaguá passou a receber navios com até 13,30 metros de calado.

“Por ser uma estrutura vital para a movimentação de cargas no complexo portuário, a principal questão a ser resolvida no PPGL é a limitação operacional, já que o píer foi construído na década de 1940 e precisa de atualização”, destacou o diretor

O projeto também prevê a instalação de um dolfim de amarração — estrutura marítima fixa, isolada, construída com estacas e concreto armado para amarração de navios fora do cais —, além de dois dolphins de atracação, que absorvem o impacto inicial das embarcações, e de uma nova plataforma operacional. A intervenção ainda deve melhorar a conexão com os terminais retroportuários.

Primeira fase da obra

As obras de readequação do PPGL começaram em 2025, com investimento de R\$ 29 milhões na repotencialização do píer. Entre os serviços realizados estão a construção de um dolfim, substituição das defensas, implantação de sistema de monitoramento e atracação a laser, melhorias na iluminação e nas instalações elétricas, reestruturação do pavimento e instalação de nova estrutura de elevação de mangotes. A obra segue em andamento, com o novo dolfim já concluído.

Produtividade

Em 2025, os granéis líquidos representaram 12,75% da movimentação anual nos portos paranaenses. Entre os principais produtos exportados estão o óleo de soja (848.253 toneladas) e o óleo combustível (461.692 toneladas). Já nas importações, destacaram-se o óleo diesel (3.245.872 toneladas) e o metanol (1.383.673 toneladas).

Investimentos privados podem chegar a R\$ 46 bi no Arco Norte

[PLATAFORMA: CNN](#) | [CADERNO: ONLINE](#) | [06.04.26](#)

Apesar dos gargalos logísticos que ainda travam sua expansão, o Arco Norte concentra uma carteira robusta de investimentos portuários privados.

Atualmente, a região conta com 138 TUPs (Terminais de Uso Privado) autorizados e cerca de R\$ 46 bilhões em investimentos previstos, segundo o diretor-geral da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), Frederico Dias.

O volume de projetos reflete a consolidação do Arco Norte como alternativa para o escoamento de grãos e cargas minerais do país.

Nos últimos anos, a região passou a disputar protagonismo com os portos do Sul e Sudeste, impulsionada pelo crescimento da produção no Centro-Oeste e nas franjas da própria Amazônia.

Entre os empreendimentos recentes, o Terminal Portuário Novo Remanso, em Itacoatiara (AM), iniciou operações no fim de 2025.

A empresa responsável, Terminais Ageo, afirma que o principal critério para ingressar no mercado amazônico foi o potencial de expansão do corredor logístico do Arco Norte.

“O principal critério foi a possibilidade de expansão do mercado na região amazônica, considerando o crescimento do escoamento de cargas pelos corredores do Arco Norte”, informou a empresa.

A expectativa é movimentar cerca de 3 milhões de toneladas de cargas já neste ano pelo novo terminal. Segundo a empresa, a operação inicial atendeu uma demanda reprimida existente na região, mas o crescimento futuro dependerá diretamente da ampliação da produção que utiliza o corredor amazônico para exportação.

Além de Novo Remanso, a Ilha de Santana (AP) deve receber novos terminais privados.

A multinacional LDC (Louis Dreyfus Company) mantém um projeto que pode movimentar até 9 milhões de toneladas, afirma o diretor-presidente da ATP (Associação de Terminais Portuários Privados), Murillo Barbosa. Também há ampliações em curso em outros terminais da região.

Risco de excesso

Apesar do volume expressivo de investimentos previstos, Frederico Dias alerta que nem todos os projetos autorizados devem, de fato, sair do papel.

O Ministério de Portos e Aeroportos solicitou à Antaq um levantamento detalhado para avaliar se há carga suficiente para sustentar todos os pedidos de autorização apresentados.

“Muitas vezes, terminais diferentes são autorizados contando com a mesma carga, e nem todos terão viabilidade”, diz o chefe da agência reguladora.

A preocupação do ministério é evitar uma pulverização de projetos que não se convertam em investimentos efetivos, gerando assimetria concorrencial e sobrecapacidade instalada.

Embora os TUPs sejam empreendimentos privados, a avaliação é de que cabe ao poder público garantir que a política de autorizações resulte em expansão real da infraestrutura.

Além dos terminais privados, o governo prepara uma nova rodada de concessões portuárias no Arco Norte. Estão previstos leilões de arrendamentos nos portos organizados de Santana (AP), Vila do Conde (PA), Natal (RN) e Itaqui (MA). Há ainda estudos para mais arrendamentos em Salvador (BA), Suape (PE) e outros portos nordestinos, de acordo com Frederico Dias.

Suape (PE) e Itaqui (MA) puxam crescimento de portos públicos do Nordeste em janeiro

PLATAFORMA: INFORMSTIVO DOS PORTOS | CADERNO: ONLINE | 06.04.26

A movimentação nos portos públicos do Nordeste em janeiro atingiu a marca de 6,3 milhões de toneladas, um crescimento de 17% em relação ao primeiro mês de 2025. Dois portos da região apresentaram alta significativa, impulsionando o setor: Suape (PE), que registrou 2,2 milhões de toneladas e crescimento de 38,5%; e Itaqui (MA), com movimentação de 2,1 milhões de toneladas, e alta de 44%. Juntos, os dois portos responderam por 20% de todas as mercadorias transportadas no setor portuário da região. Os dados fazem parte do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) e foram compilados pelo Ministério de Portos e Aeroportos

Os resultados, segundo ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, refletem as políticas adotadas para o setor. “O Nordeste se confirmou em 2025 como uma porta de saída estratégica do Brasil para o mundo. O desempenho dos portos públicos mostra que estamos no caminho certo ao modernizar a gestão portuária. Estamos preparando a região não só para bater recordes de safra, mas para ser um hub logístico eficiente e competitivo internacionalmente”, ressalta.

Em Suape, o crescimento se deve à maior movimentação de cargas, ao avanço nas atracações e ao desempenho expressivo em granéis líquidos e contêineres. Em Itaqui, a movimentação de granéis líquidos e sólidos também foi extremamente positiva, puxada por fertilizantes, milho e soja.

O diretor-presidente do Porto de Suape, Armando Monteiro Bisneto, comemorou os resultados: “começamos 2026 com um crescimento robusto e consistente em todos os segmentos. O aumento de quase 40% na movimentação total demonstra a confiança do mercado, a eficiência das nossas operações e o acerto das estratégias voltadas à expansão e diversificação das atividades portuárias”, destacou. Já o diretor de Desenvolvimento e Gestão Portuária de Suape, José Constantino, afirma que os indicadores de janeiro reforçam a solidez e a competitividade do porto. “Crescemos em volume, ampliamos a diversidade de cargas e mantivemos a liderança em segmentos estratégicos. Esse desempenho nos projeta para um 2026 ainda mais promissor”, afirmou.

Os números positivos de Itaqui também são destaque no Relatório de Performance Operacional produzido pelo porto. O documento ressalta que a movimentação de 2,1 toneladas representa um desempenho de 42% superior ao planejado para o período e 44% acima do volume apurado no mesmo mês de 2025. “O início do ano de 2026 apresentou resultados significativamente positivos, consolidando o melhor janeiro da nossa história e superando o recorde estabelecido em 2023”, destaca o relatório.

Entre as cargas mais movimentadas nos portos públicos estão petróleo e derivados, contêineres, fertilizantes e sal. Na navegação de longo curso (entre portos de diferentes países), a movimentação registrada foi de 3,7 milhões de toneladas, com alta de 13,8%, enquanto a cabotagem (entre portos do país) movimentou 1,6 milhão de tonelada, resultando em crescimento de 22%.

Movimentação de cargas nos terminais autorizados

O Terminal Portuário do Pecém (CE) também apresentou alta de 0,3% nas cargas transportadas em relação ao mesmo período do ano passado, registrando 1,5 milhão de toneladas. Já pelo Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (MA), passaram 9,9 milhões de toneladas de cargas, e no Aquaviário de Madre Tereza, 1,5 milhão de tonelada, números ligeiramente inferiores na comparação com janeiro de 2025.

No total, 21,5 milhões de toneladas de mercadorias passaram por portos e terminais nordestinos em janeiro. A maior parte corresponde a graneis sólidos, que movimentaram 14,5 milhões de toneladas, enquanto a carga containerizada registrou 1,7 mi/t. Os três índices acima apresentaram leve queda em relação ao mesmo período anterior. Já os graneis líquidos apresentaram alta de 8% na movimentação portuária nordestina: petróleo e derivados, com e sem óleo bruto, somaram 4,1 milhões de toneladas em janeiro na região.

Codeba inicia nova fase de gestão ambiental e amplia ações com impacto em comunidades do entorno dos portos

PLATAFORMA: AGÊNCIA PORTO | CADERNO: ONLINE | 06.04.26

A Autoridade Portuária Federal – Codeba iniciou uma nova etapa e aprimoramento dos Planos de Gerenciamento Ambiental (PGAs) para os portos públicos, ampliando medidas de controle ambiental e fortalecendo a relação com as comunidades do entorno. A iniciativa marca a fase de execução de um conjunto de ações estruturadas a partir de diagnósticos técnicos realizados nos últimos meses.

Os PGAs estruturam um conjunto de medidas estratégicas, como gerenciamento de resíduos, controle de efluentes, monitoramento contínuo da qualidade da água e do ar, auditorias ambientais e ações preventivas, entre outros. Essas ações visam minimizar impactos das operações portuárias, promovendo um ambiente mais saudável e preparando os terminais para certificações internacionais, como ISO e AQUA-Portos, que reconhecem excelência no desempenho ambiental do setor.

Para o gerente de Meio Ambiente e Segurança do Trabalho da Codeba, Ricardo Bertelli, “essa etapa consolida nossa trajetória rumo a operações portuárias cada vez mais responsáveis e inovadoras. A contratação dos PGAs para Salvador, Aratu e Ilhéus é fundamental para garantir operações sustentáveis e de excelência, refletindo o empenho incansável da atual gestão com a preservação ambiental e o bem-estar das comunidades”, declarou Bertelli.

Além do eixo ambiental, a Codeba também passou a implementar iniciativas com foco social. Por meio do projeto Porto-Cidade, com iniciativas de capacitação profissional, geração de renda e promoção à saúde.

Como parte da implementação, equipes operacionais, técnicas e administrativas já começaram a participar de treinamentos sobre normas regulamentadoras e sustentabilidade. Os treinamentos começaram, na terça-feira, dia 30 de março, no Porto de Ilhéus e prosseguem ao longo do mês de abril nos Portos de Salvador, Aratu e Ilhéus.

Bahia Export abre debate sobre gargalos da infraestrutura de transportes

PLATAFORMA: BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 06.04.26

Os gargalos da infraestrutura de transportes na Bahia serão tema do primeiro painel do fórum Bahia Export, no próximo dia 9, em Salvador. Programado para os dias 9 e 10, o evento reúne representantes do poder público, especialistas e agentes do setor produtivo para discutir logística e desenvolvimento econômico no estado.

Com o tema “Desafios da infraestrutura de transportes na Bahia”, o painel está previsto para a manhã do primeiro dia e deve concentrar discussões sobre capacidade operacional, eficiência logística e integração entre modais. A proposta é analisar entraves ao escoamento da produção e à circulação de cargas em um estado que reúne atividades relevantes nos setores portuário, industrial e agropecuário.

A mediação será feita por Núria Bianco, diretora de Inteligência de Mercado do Grupo Brasil Export. Participam do debate José Demétrius Moura, diretor de Relações com o Mercado da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba); Roberta Carvalhal, diretora jurídica e de Relações Institucionais da Wilson Sons; e Roberto Oliva, presidente do Conselho Deliberativo da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP).

O painel reúne representantes de operadores portuários, entidades setoriais e empresas com atuação em diferentes elos da cadeia logística, o que deve permitir uma abordagem abrangente de temas como acessos portuários, ambiente regulatório, investimentos e a articulação entre infraestrutura pública e operações privadas.

A discussão ocorre em um cenário de aumento da demanda por transporte e de necessidade de adequação da infraestrutura às dinâmicas de produção e exportação do estado. A organização do evento prevê ainda debates sobre previsibilidade operacional e coordenação entre os diferentes agentes envolvidos na logística regional.

O Bahia Export será realizado na sede da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB), com programação distribuída em dois dias. Além do painel de abertura, o primeiro dia inclui sessão solene, palestra e outros encontros ao longo da tarde, com temas voltados à mineração, às cadeias do agronegócio, às energias renováveis e às condições de financiamento e sustentabilidade para projetos de infraestrutura.

Licenciamento ambiental trava projetos e entra no centro do debate portuário

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 06.04.26

Sem licença ambiental, nenhum projeto de infraestrutura avança no Brasil. Mas os processos de licenciamento são demorados e podem se arrastar por anos. Esse é um dos principais entraves à execução de projetos que levam ao desenvolvimento socio-econômico. Os desafios do setor portuário não só para garantir proteção ambiental, como para destravar o desenvolvimento serão discutidos no Summit Portos 2026, na próxima terça-feira, a partir das 14 horas, no Clube Naval, em Brasília.

O encontro, que faz parte da Agenda Porto & Mar, do Grupo Tribuna, reunirá autoridades públicas, especialistas e representantes de empresas do setor portuário. As inscrições são limitadas e podem ser feitas pelo link bit.ly/4c1Ik0W. Veja a programação completa no destaque ao lado.

Debates

O painel cujo tema será “Meio ambiente portuário saudável: como promover o social, a governança, a economia e o desenvolvimento?” terá como um dos participantes o consultor e o ex-promotor de Justiça do Meio Ambiente de Santos Daury de Paula Júnior. Para ele, “é possível integrar proteção do meio ambiente e desenvolvimento da atividade portuária por meio de planejamento prévio, não só do ponto de vista econômico, mas principalmente socioambiental, por meio de um licenciamento ambiental bem feito”.

Para o promotor aposentado, o importante é respeitar os cinco pilares do desenvolvimento sustentável, conhecidos como os “5 Ps” da Agenda 2030: pessoas (dignidade), planeta (natureza), prosperidade (vidas plenas), paz (sociedades inclusivas) e parcerias (cooperação global). “O desenvolvimento sustentável garante que a geração atual possa suprir suas necessidades sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprirem as suas”, destacou.

Daury lembra que o conceito de desenvolvimento sustentável perfaz décadas. “Surgiu em âmbito mundial em 1973 e foi instituído no Brasil por meio da Lei da Política Nacional do Meio Ambiente, em 1981”.

Ele detalha que o conceito busca equilibrar progresso econômico, equidade social e preservação ambiental, partindo do pressuposto de que dano ou degradação do meio ambiente não é só o dano à flora e à fauna ou à qualidade dos recursos ambientais. “É qualquer atividade humana que afete a saúde, a segurança e o bem-estar da população, as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente e mesmo as atividades sociais e econômicas”, destaca.

Dando exemplo

Outro debatedor convidado para o painel, o diretor de Meio Ambiente da Portos do Paraná, que administra os portos de Paranaguá e Antonina, João Paulo Ribeiro Santana, diz que a estatal “promove um meio ambiente portuário saudável, assumindo o papel de ser um dos principais atores de influência em seu território”.

A empresa pública que administra os portos do Paraná é de responsabilidade do Governo Estadual, já que o porto é delegado ao estado.

“Além de cumprir com as obrigações estabelecidas nas licenças ambientais, nós buscamos dialogar com as comunidades de nosso entorno, para entendermos e participarmos do processo dinâmico de desenvolvimento territorial, buscando levar, também, por meio de nosso Programa de Educação Ambiental (PEA), soluções baseadas na natureza para nossas ações práticas nas comunidades”. explica Santana, que também é colunista de A Tribuna.

O Summit Portos 2026 ainda contará com três palestras, duas na abertura e uma no encerramento. A mediação será do consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues.

– 14h – Abertura oficial

– 14h30 – Palestra de abertura

“Gargalo ou proteção? Os desafios do licenciamento ambiental na expansão da infraestrutura portuária”

– Bruno Marques dos Santos Silva

Superintendente de Gestão Ambiental e Territorial da Infra S.A.

– 15h – Palestra técnica

“A trindade portuária: integrando técnica, economia e meio ambiente via Evtea”

– Luiz Soggia

Diretor sênior da A&M Infra

– 15h40 – Painel de debates

“Meio ambiente portuário saudável: como promover o social, a governança, a economia e o desenvolvimento?”

– Rafaela Gomes

Coordenadora-geral de Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor)

– Uirá Cavalcante Oliveira

Superintendente substituto de ESG e Inovação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

– João Paulo Ribeiro Santana

Diretor de Meio Ambiente da Portos do Paraná

– Marcelo Schmitt

Gerente-geral da Stolthaven Terminals Brasil

– Daury de Paula Júnior

Consultor e ex-promotor de Justiça do Meio Ambiente de Santos

– Patrícia Gravina

Diretora da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Governo Federal

– 17h – Palestra especial de encerramento

– Richard Rasmussen

Economista e biólogo

Porto de São Sebastião amplia capacidade, projeta avanço e vai ganhar novo acesso no litoral de São Paulo

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 06.04.26

O Porto de São Sebastião, no Litoral Norte de São Paulo, alcançou uma movimentação média anual de 1,5 milhão de toneladas e deverá eliminar totalmente o tráfego de caminhões de carga de áreas urbanas. Com os investimentos recentes em infraestrutura nos acessos terrestres e projeção para começar a movimentar contêineres em cinco anos, o segundo complexo portuário paulista desponta como modelo de eficiência operacional. Trata-se de um porto público delegado pelo Governo Federal ao Estado.

Em 2024 e 2025, a movimentação de cargas superou em mais de 50% a média anual registrada até 2023 em São Sebastião. No biênio, foram 2,96 milhões de toneladas movimentadas — 1,53 milhão em 2024 e 1,44 milhão em 2025 — patamar superior ao de qualquer período equivalente nos quatro anos anteriores.

Para o diretor-presidente da Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), Ernesto Sampaio, o desempenho consolida o porto em um novo nível operacional. “A gente, de fato, atingiu um novo patamar de movimentação”, comentou.

De acordo com o gestor portuário, açúcar e gado vivo puxaram os resultados. O açúcar a granel tornou-se protagonista na pauta de exportações após a assinatura de contrato de uso temporário (permitindo uma empresa usar a área do porto por um período curto) no fim de 2024. “Em 2025, movimentamos cerca de 473,9 mil toneladas de açúcar. Um terço da nossa movimentação total é de açúcar a granel”, afirmou Sampaio, ressaltando que, em janeiro, o produto representou 59% da carga movimentada.

Outro destaque é o embarque de gado bovino vivo. Apenas três portos brasileiros operam esse tipo de carga no Brasil: Rio Grande (RS), Vila do Conde (PA) e São Sebastião. “Em 2025, tivemos um aumento de 28% na movimentação de carga viva em relação a 2024. A preferência internacional por animais criados na Região Sudeste impulsiona a demanda”, frisou.

Novo acesso

Sampaio celebra a eficiência logística com a entrega do Contorno Sul da Rodovia dos Tamoios, no final de 2024. “Hoje, já temos um acesso direto ao Porto permitindo que o caminhão não acesse o Centro da cidade. Um segundo acesso exclusivo para veículos de carga está em fase final de obras”.

Com investimento de R\$ 51,1 milhões, a nova estrutura viária proporcionará o acesso direto de caminhões ao porto, sem passagem pelo Centro da cidade, fazendo a ligação direta com os contornos das cidades de São Sebastião e Caraguatatuba. Sampaio enfatizou o ganho ambiental obtido com essa medida. “Uma operação rápida e fluida traz conforto ao caminhoneiro e significa menos gases poluentes na atmosfera”.

Pátios de triagem

O presidente da CDSS mencionou ainda os dois pátios de triagem que já estão funcionando desde meados do ano passado em Caraguatatuba. “Atualmente, todos os caminhões que acessam o porto para deixar mercadorias destinadas à exportação são obrigados a passar por um dos pátios antes de seguir viagem. O sistema opera de forma eficiente, minimizando os impactos no trânsito da cidade e trazendo mais organização logística”.

Beneficiado geograficamente, o Porto de São Sebastião possui flexibilidade de acesso marítimo pela Barra Norte e Barra Sul e uma profundidade natural que varia de 18 a 25 metros no canal aquaviário, podendo atingir 42 metros em alguns pontos, reduzindo a necessidade de dragagens. “Quando a gente elimina essa incerteza da dragagem de manutenção, valoriza bastante qualquer tipo de operação realizada aqui”.

Multipropósito

Com o arrendamento do futuro terminal multipropósito SSB01, cujo leilão está previsto para o final deste ano, São Sebastião passará a movimentar contêineres. Em sua capacidade máxima, o terminal irá operar 1,35 milhão de TEU (medida de contêiner padrão de 20 pés) e 3,45 milhões de toneladas de granéis sólidos ao ano.

“O investimento previsto é de R\$ 3,8 bilhões, sendo R\$ 2,5 bilhões na primeira fase e mais R\$ 1,3 bilhão ao longo dos 35 anos de contrato. Esse arrendamento trará investimentos para construção de novos berços de atracação e atenderá uma demanda que já está reprimida”, disse Sampaio, comentando ainda que “o leilão está previsto para o último trimestre deste ano, após análise do Tribunal de Contas da União (TCU). A expectativa é que tenhamos muitas empresas participando do leilão”, afirmou.

O novo terminal possuirá um perfil voltado ao transbordo de contêineres (transshipment), complementando a logística nacional. “A essência do negócio aqui tende a ser de transshipment, trazer navios de grande porte totalmente carregados e redistribuir por cabotagem”.

Segundo Sampaio, o grande diferencial será a capacidade de receber os maiores navios do mundo totalmente carregados. “Nenhum outro porto do Brasil tem um terminal que vai poder atracar os maiores navios do mundo com calado de 17 metros”.

Contudo, ele ressaltou que o objetivo não é competir diretamente com o Porto de Santos, mas complementar a logística regional. “Estamos falando de realidades muito diferentes. Nosso papel é complementar e fidelizar cargas que buscam estabilidade operacional.”

Sampaio mencionou que mais de 90% das operações são de rotas internacionais. “Nos consolidamos como alternativa para ampliar a competitividade do comércio exterior brasileiro”.

Prefeitura elogia relação do complexo com a cidade

A relação porto-cidade entre o complexo portuário e o município de São Sebastião representa um modelo de ecossistema eficiente, com tendência ao fortalecimento da economia e impacto zero na mobilidade urbana.

O diretor de Assuntos Portuários da Prefeitura de São Sebastião, Robson Wilson dos Santos, destacou que o Município mantém diálogo com a União e com o Governo do Estado no que tange ao planejamento urbano, às obras de infraestrutura terrestre e à atividade portuária. “O prefeito Reinaldo Moreira (Republicanos) está discutindo junto com o Governo do Estado e com o Governo Federal os impactos positivos e negativos para o município”, afirmou.

Um dos principais avanços, na avaliação de Robson Santos, é o novo acesso viário que liga diretamente a Rodovia dos Tamoios ao porto. “Hoje, os caminhões portuários não passam mais pelo Centro. Eles vão direto para o Porto. Isso desafogou muito o trânsito e reduziu acidentes”, comentou.

Segundo ele, a próxima etapa aguardada é a conclusão da saída direta do Porto para a rodovia, o que deve melhorar ainda mais a fluidez logística. “Os caminhões vão poder sair direto do porto para a estrada. Também é um ponto positivo”, ressaltou.

O representante do Governo Municipal destacou o impacto do setor portuário na geração de emprego e renda. “Hoje, seis operadores portuários atuam no complexo, gerando mais de mil empregos diretos”.

Sobre o arrendamento do futuro terminal multi-propósito, o SSB01, o diretor de Assuntos Portuários da Prefeitura afirma querer que ele “venha agregar e gerar mais emprego e renda no Município, somando com os operadores que já estão aqui”.

“Nós estamos dentro da discussão para que o negócio não cresça de forma descontrolada e o impacto se torne negativo. O planejamento está sendo feito a quatro mãos para que o município e a região ganhem com isso”, enfatizou.

Futuro terminal: divisor de águas

O futuro terminal multipropósito SSB01 deverá incrementar o potencial produtivo do Porto de São Sebastião, ampliando não somente a demanda, mas a variedade de carga. Com ele, o ativo portuário passará a operar contêineres. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) pretende realizar o leilão de arrendamento no último trimestre deste ano.

Com prazo contratual de 35 anos e investimento previsto de R\$ 3,8 bilhões, o terminal irá operar granéis sólidos, cargas gerais e contêineres. A estrutura planejada terá capacidade estimada para movimentar até 1,35 milhão de TEU (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) por ano, além de cerca de 3,45 milhões de toneladas de granéis sólidos, ampliando a capacidade operacional do porto.

De acordo com o MPor, o empreendimento passou recentemente por consulta e audiência públicas conduzidas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). “No momento, as contribuições recebidas estão em fase de análise para eventuais ajustes e aperfeiçoamentos no modelo de concessão proposto”.

O terminal SSB01 foi qualificado no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Governo Federal. O projeto é conduzido pelo ministério, com estruturação da Infra S.A.

O MPor avalia que “a implantação do novo terminal reforça o papel estratégico do Porto de São Sebastião no sistema portuário nacional, ampliando sua competitividade e consolidando-o como alternativa logística relevante no Estado de São Paulo e na região Sudeste”.

A pasta estima que, além do impacto logístico positivo, o futuro ativo “deverá gerar cerca de 5 mil postos de trabalho durante a fase de construção e aproximadamente 1,3 mil empregos permanentes quando o terminal entrar em operação”.

Potencial estratégico na logística paulista

Beneficiado pela geografia, oferecendo duas entradas de acesso marítimo e com canal aquaviário profundo até 25 metros, o Porto de São Sebastião deve ter estrutura para ampliar sua participação na matriz logística paulista. A avaliação é do economista e professor universitário Roberto Paveck.

Segundo ele, a localização próxima aos polos industriais do Vale do Paraíba e a inserção em uma economia dinâmica criam condições objetivas para expansão e atração de novas cargas. “O Porto de São Sebastião tem um potencial relevante de crescimento, sustentado por fatores estruturais importantes. Um porto competitivo não é apenas aquele que recebe navios maiores, mas o que está bem conectado ao interior produtivo”, afirmou.

Para o especialista, a modernização dos acessos terrestres é outro diferencial decisivo. “Quando os acessos estão estruturados, reduz-se o risco de gargalos e cria-se um ambiente mais favorável para investimentos e operações de maior escala”.

Ao analisar o papel do complexo na logística estadual, Paveck defende a desconcentração de fluxos como estratégia para reduzir a pressão sobre corredores saturados. “O protagonismo não significa substituir outros portos, mas assumir funções específicas dentro de um sistema integrado”. Ele citou Santa Catarina como exemplo de modelo complementar, com diferentes portos operando de forma coordenada para ampliar a eficiência logística.

Sobre eventual concorrência com Santos, o economista afasta a ideia de disputa direta. “Mais do que concorrência, a tendência moderna é de complementariedade entre portos”, explica Roberto Paveck.

Portos superam bolsas globais com crise logística, enquanto frete volta a subir

PLATAFORMA: TRANSPORTE MODERNO | CADERNO: ONLINE | 06.04.26

A escalada das tensões geopolíticas e a reconfiguração das cadeias globais de suprimentos têm reposicionado os portos como ativos estratégicos — e mais resilientes — dentro do setor logístico. Ao mesmo tempo, o frete marítimo volta a registrar pressão, refletindo desvios de rota, aumento de custos operacionais e recomposição de estoques.

Relatório Ports & Terminals: Financial Insight, da Drewry, mostra que operadores portuários vêm superando o desempenho dos mercados acionários tradicionais. Em 2025, o índice do setor (DPEI) avançou 24,7%, acima dos 16,4% do S&P 500. A tendência se manteve no início de 2026, com alta de 10,4% até março.

Esse desempenho reflete uma mudança estrutural: em momentos de disrupção, empresas antecipam embarques, aumentam estoques e redirecionam fluxos logísticos, o que sustenta a movimentação portuária e amplia a previsibilidade de receitas. No quarto trimestre de 2025, os volumes globais cresceram 7,5% na comparação anual.

Esse mesmo movimento tem impacto direto sobre o transporte marítimo. Indicadores como o World Container Index (WCI), da Drewry, e dados da Xeneta apontam nova pressão sobre tarifas em rotas estratégicas, impulsionada por desvios operacionais — especialmente fora do eixo do Mar Vermelho —, aumento do tempo de trânsito e maior consumo de combustível.

Na prática, o redesenho das rotas — com navios contornando áreas de risco — reduz a eficiência da frota global e eleva custos, criando pressão adicional sobre os fretes de longo curso.

Assimetria entre operadores

Apesar do crescimento global, o desempenho dos portos não é homogêneo. Operadores globais de terminais registraram expansão de 12,8% nos volumes no quarto trimestre de 2025, enquanto operadores regionais tiveram retração de 1,9% .

Do ponto de vista operacional, o relatório aponta crescimento de 7,5% nos volumes movimentados por portos de contêineres no quarto trimestre de 2025, em linha com os 7,7% observados na amostra analisada pela consultoria.

A diferença reflete o posicionamento estratégico: grupos com presença em múltiplas rotas e geografias conseguem capturar melhor os fluxos redirecionados, enquanto operadores mais concentrados ficam mais expostos a oscilações regionais de demanda.

Ganhos operacionais

O avanço dos volumes veio acompanhado de melhora nos indicadores financeiros. Grandes operadores registraram crescimento de receita em dois dígitos, com expansão de EBITDA e margens.

Casos como o da ICTSI e da Westports ilustram esse movimento, com aumento simultâneo de receita, geração de caixa e eficiência operacional . A estabilidade da receita por TEU ao longo do período indica que o crescimento foi puxado principalmente por volume e ganhos operacionais, e não por aumento generalizado de tarifas portuárias.

A análise de rentabilidade reforça a heterogeneidade do setor. Enquanto alguns operadores operam com retornos abaixo da média, outros — como ICTSI e Westports — apresentam níveis de retorno sobre o capital investido significativamente superiores, refletindo diferenças de portfólio, estratégia e eficiência operacional.

Frete e portos: dinâmicas conectadas

A combinação de fretes mais elevados e maior movimentação portuária reforça um padrão já observado em crises recentes: a disrupção não reduz a atividade logística, mas a torna mais complexa e custosa.

Enquanto os portos capturam o aumento de volumes decorrente da reorganização das cadeias, o transporte marítimo absorve o impacto direto dos desvios operacionais e da volatilidade nos fluxos. Dados da Xeneta indicam que o mercado de contratos segue tensionado, com embarcadores buscando garantir capacidade diante da incerteza.

Risco segue no radar

Apesar do cenário favorável, o ambiente permanece volátil. Desde o agravamento das tensões entre Estados Unidos e Irã, os índices passaram a refletir essa incerteza, com correção recente tanto das ações portuárias quanto do mercado americano.

Nesse contexto, a diversificação geográfica emerge como principal fator de resiliência. Operadores com presença em múltiplos corredores comerciais estão mais bem posicionados para mitigar impactos regionais e sustentar margens em um ambiente de maior volatilidade.