

ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS



Clipping Diário

SEGUNDA-FEIRA 26.10.26

Copersucar faz acordo para fornecer etanol a navios no porto de Santos

PLATAFORMA: FOLHA | CADERNO: ONLINE | 26.10.26

A Copersucar, maior comercializadora global de etanol e açúcar, fechou um acordo para fornecer o combustível renovável para abastecimentos de navios no porto de Santos, o maior da América do Sul, em momento em que o setor marítimo busca descarbonizar o transporte, de acordo com comunicado divulgado nesta sexta-feira (23) pelas empresas envolvidas.

O fornecimento de etanol para navios é um mercado nascente gigantesco para produtores do biocombustível, já que a demanda global por combustíveis marítimos supera 270 bilhões de litros por ano.

Segundo as empresas, a substituição de apenas 10% desse consumo poderia representar um mercado potencial adicional de aproximadamente 50 bilhões de litros de etanol por ano.

O primeiro abastecimento com etanol em Santos ocorreu nesta semana, para o navio porta-contêineres CMA CGM IRON, equipado com o primeiro motor tricombustível do mundo certificado para operar com etanol, segundo as empresas.

“Este é um marco para o etanol e para a navegação: inaugura o primeiro corredor verde de abastecimento marítimo com etanol do mundo e abre um novo mercado de destino global para o combustível”, afirmou o presidente da Copersucar, Tomás Manzano.

“Com essa iniciativa, a Copersucar viabiliza o uso do etanol em uma operação comercial regular, conectando a capacidade produtiva e logística do Brasil à demanda internacional por descarbonização”, disse.

Até o final deste ano, estão previstos novos abastecimentos de navios da CMA CGM com etanol fornecido pela Copersucar, segundo a nota.

Cerca de 10 milhões de litros de etanol serão fornecidos para o abastecimento de navios em Santos até dezembro deste ano, segundo a Copersucar. Outros detalhes do contrato não foram divulgados.

O etanol produzido pelas usinas associadas à Copersucar é fornecido e transportado até o porto de Santos pela Evolua Etanol, empresa do Ecossistema Copersucar, onde é armazenado pela AGEO Terminais.

A partir dessa estrutura, a cadeia logística permite disponibilizar o biocombustível para o abastecimento dos navios, que deve acontecer no terminal da Santos Brasil.

As perspectivas de expansão desse mercado de etanol para navios também estão relacionadas à evolução da frota marítima.

Atualmente, 159 embarcações já operam com motores preparados para metanol, que podem utilizar etanol, e mais de 450 novos navios com essa tecnologia estão previstos para serem entregues até 2030, o que deve ampliar rapidamente o mercado potencial para o etanol, afirmou o comunicado, citando números da Det Norske Veritas.

Governo abre consultas sobre planos de rodovias, ferrovias e portos até 2050

PLATAFORMA: BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 26.10.26

O Governo Federal abriu consultas públicas para discutir os planos setoriais que vão orientar investimentos e intervenções na infraestrutura rodoviária, ferroviária e portuária do Brasil até 2050. Os documentos apresentam propostas para atender às necessidades de transporte de cargas e passageiros nas próximas décadas. As contribuições poderão ser encaminhadas até 5 de novembro.

As portarias que autorizaram os procedimentos foram publicadas na terça-feira (20), no Diário Oficial da União. Os planos fazem parte do desdobramento do Plano Nacional de Logística (PNL 2050), apresentado em agosto pelo Ministério dos Transportes em conjunto com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

A proposta é transformar as diretrizes gerais do PNL 2050 em iniciativas específicas para cada modalidade de transporte. Os documentos deverão indicar intervenções e necessidades de infraestrutura, considerando diferentes horizontes de planejamento e a integração entre rodovias, ferrovias e instalações portuárias.

Segundo o Ministério dos Transportes, as consultas referentes aos planos de transporte hidroviário e aeroviário serão abertas posteriormente. Cada secretaria responsável pelos respectivos setores participa da elaboração dos documentos, que ainda precisarão passar por análise das contribuições recebidas antes da aprovação.

A elaboração dos planos de rodovias, ferrovias e portos conta com apoio técnico da Subsecretaria de Fomento e Planejamento (SFPLAN), vinculada ao Ministério dos Transportes, por meio de uma cooperação com o Banco de Desenvolvimento da América Latina e do Caribe (CAF).

Também foram criados grupos de trabalho interministeriais para coordenar a preparação das propostas. A medida busca compatibilizar os projetos de diferentes modalidades e evitar que o planejamento de uma infraestrutura seja desenvolvido isoladamente das demais.

O PNL 2050 estabelece diretrizes para a organização dos investimentos em transportes durante os próximos 24 anos. Sua elaboração envolveu os ministérios dos Transportes, de Portos e Aeroportos e do Planejamento e Orçamento, além da Casa Civil da Presidência da República.

Entre os objetivos apresentados pelo governo estão a ampliação da intermodalidade, a melhoria das condições de circulação de passageiros e a redução dos obstáculos logísticos ao transporte de mercadorias, tanto no mercado interno quanto nas operações de comércio exterior.

De acordo com o Ministério dos Transportes, a preparação do plano nacional envolveu aproximadamente dois anos de estudos e consultas a representantes da sociedade. Os planos setoriais agora colocados em discussão representam a etapa de detalhamento das propostas para cada área da infraestrutura de transportes.

Observação de apuração: a consulta oficial do plano ferroviário confirma o encerramento em 5 de novembro. Já a página específica do plano portuário apresenta uma divergência de datas: seu cabeçalho indica 4 de novembro, enquanto a listagem geral da plataforma Brasil Participativo informa 5 de novembro. Por isso, antes da publicação, é importante confirmar o prazo específico do setor portuário.

Veja os planos do presidente Lula para infraestrutura em seu quarto mandato

PLATAFORMA: CNN | CADERNO: ONLINE | 26.10.26

Reeleito para seu quarto mandato, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) terá como ponto de partida na infraestrutura a continuidade do Novo PAC e a continuidade da carteira de concessões preparada por seu governo. O programa promete manter o ritmo dos leilões de rodovias, transmissão de energia e acelerar as ferrovias, combinando obras públicas, investimentos privados e renegociação de contratos.

O Ministério dos Transportes apresentou 11 leilões rodoviários para 2027, sendo nove novas concessões e duas otimizações de contratos existentes. A carteira cobre cerca de 4,5 mil quilômetros em oito estados e prevê R$ 54,9 bilhões em obras e R$ 47,8 bilhões em despesas de operação ao longo dos contratos.

Os leilões estão previstos entre junho e dezembro. Entre os projetos estão as rotas do Açu, entre Minas Gerais e Rio de Janeiro, e Portuária Itaqui, no Maranhão, além de três lotes em Santa Catarina. O cronograma é referencial e pode mudar durante a estruturação dos projetos.

Para as ferrovias, a carteira governamental de 2027 reúne 18 projetos, estimados em R$ 160 bilhões. O conjunto inclui concessões, chamamentos para autorizações e oferta permanente de trechos e terminais ociosos. A execução dependerá da conclusão dos estudos, da modelagem e da atração de investidores.

O programa de Lula também prevê investimentos em aeroportos regionais, incentivos a novas rotas aéreas e continuidade dos arrendamentos portuários e das concessões de manutenção de canais de acesso.

Lula também defende a ampliação das fontes privadas de financiamento de longo prazo, com o aumento da utilização de debêntures de infraestrutura, fundos de investimento em participações, mercado secundário de recebíveis e participação de investidores institucionais. Apesar de estabelecer como objetivo elevar a taxa de investimento da economia, o plano não detalha metas ou mecanismos específicos para alcançar esse aumento.

Mais recentemente, na área de mobilidade urbana, o governo propôs a tarifa zero no transporte público aos finais de semana. A PEC (proposta de emenda à Constituição) encaminhada ao Congresso prevê que, no mínimo, 26,8% das emendas parlamentares impositivas sejam destinadas ao custeio do programa. O texto, porém, ainda depende de tramitação e discussão no Legislativo para que as regras de financiamento e implementação sejam definidas.

Na mineração, um quarto mandato de Lula terá como prioridade implementar a PNMCE (Política Nacional de Minerais Críticos e Estratégicos), sancionada em setembro.

A legislação busca estimular o beneficiamento, o refino e a transformação desses recursos no Brasil, por meio de incentivos fiscais, financiamento e mecanismos para ampliar a agregação de valor à produção mineral.

Um dos principais desafios será dar previsibilidade à atuação do CIMCE (Conselho Nacional para Industrialização de Minerais Críticos e Estratégicos), cuja estrutura, funcionamento e competências foram regulamentados em setembro. O colegiado tem poder para homologar mudanças de controle de mineradoras e determinadas operações envolvendo direitos minerários e contratos internacionais de fornecimento.

A intenção é delimitar a atuação do conselho e reduzir a insegurança jurídica apontada por representantes do setor privado. Também permanece indefinida a possibilidade de estabelecer condicionantes ou tributação sobre exportações de minerais críticos para incentivar o processamento no país.

A implementação desses instrumentos exigirá equilibrar a estratégia de industrialização com a necessidade de atrair capital para novos projetos de mineração, especialmente em um setor que depende de investimentos elevados e de longo prazo.

Outra discussão que poderá ganhar espaço em um quarto mandato é a criação da TerraBras, estatal voltada aos minerais críticos e às terras raras. A proposta continua sendo defendida por uma ala do governo e por parlamentares governistas, mas enfrenta resistência dentro da própria administração federal.

Técnicos da área mineral avaliam que o fortalecimento de órgãos como a ANM (Agência Nacional de Mineração) e o SGB (Serviço Geológico do Brasil) seria mais eficiente do que a criação de uma nova empresa pública.

No setor elétrico, o plano prevê continuar os megaleilões de transmissão e ampliar investimentos em baterias e armazenamento de energia.

No setor de data centers, o Redata, sancionado em setembro, deixou em aberto o enquadramento do gás natural entre as fontes de energia que permitem acesso aos incentivos fiscais. O Ministério da Fazenda defende excluir o combustível dessa classificação, enquanto o Ministério de Minas e Energia busca preservá-lo entre as alternativas elegíveis, inclusive por sua capacidade de complementar a geração eólica e solar.

Sobre a Petrobras, Lula defende fortalecer a estatal como empresa integrada, com ampliação dos investimentos em petróleo e gás, expansão do refino, retorno à distribuição de combustíveis e exploração da Margem Equatorial para repor as reservas nacionais diante do declínio esperado da produção do pré-sal (que hoje responde por cerca de 80% do petróleo do país) a partir de 2034–2035.

O programa também prevê ampliar a atuação da Transpetro na logística de GNL (gás natural liquefeito), estimular a indústria naval com regras de conteúdo local e investir em fontes de baixo carbono.

O governo declarou várias vezes a intenção de voltar ao setor de distribuição de combustíveis, mas isso ainda em cláusula de não concorrência (non-compete) com a Vibra, antiga BR Distribuidora, válida até meados de 2029. No diesel, o planejamento da empresa é atingir a autossuficiência em diesel até 2030.

O que segue indefinido

Uma das principais decisões na energia para 2027 em diante é o futuro de Angra 3. O TCU (Tribunal de Contas da União) determinou que o Ministério de Minas e Energia disponibilize os estudos necessários em até 120 dias. Depois disso, o CNPE (Conselho Nacional de Política Energética) terá outros 120 dias para decidir entre a continuidade e o abandono programado das obras. A decisão envolve viabilidade econômica, financiamento e impacto sobre a tarifa.

Nos cortes de geração, conhecidos como “curtailment”, o próximo governo acompanhará a implementação da regra aprovada pela Aneel em outubro, cuja aplicação definitiva ocorrerá 18 meses após a publicação. O mecanismo de compensação em andamento abrange eventos elegíveis entre setembro de 2023 e novembro de 2025.

Permanecem em debate o tratamento financeiro dos cortes fora desse acordo e as medidas estruturais para reduzir as restrições, como transmissão e armazenamento.

Outra indefinição envolve os recursos de Itaipu Binacional destinados a despesas socioambientais e obras além da geração, presentes nos governos Lula e Jair Bolsonaro. A binacional defende essas aplicações, enquanto entidades de consumidores cobram redução das tarifas. As condições financeiras para 2027 dependem de negociação com o Paraguai.

No saneamento, entidades do setor reivindicam uma fonte federal específica para custear a Tarifa Social de Água e Esgoto. Também estão em discussão os efeitos da reforma tributária sobre as tarifas e o reequilíbrio dos contratos, com reflexos nos investimentos para alcançar as metas de universalização até 2033. Essas definições envolvem a União, os titulares dos serviços e os reguladores locais.

Um dos leilões mais importantes que segue pendente é o do Tecon Santos 10. O Ministério de Portos e Aeroportos e a Antaq defendem restrições para favorecer novos operadores, enquanto a Casa Civil orientou uma abertura maior da disputa, com exigência de venda de participações em outros terminais para atuais operadores vencedores.

Também nos transportes, a Ferrogrão tem leilão projetado para setembro de 2027. A execução da ferrovia dependerá do cumprimento das exigências ambientais e da viabilidade financeira da concessão, que ainda precisa atrair investidores.

Na mineração, permanece em aberto o uso de restrições ou de tributação das exportações para estimular o processamento de minerais críticos no Brasil. A legislação admite mecanismos sobre as vendas externas, mas a equipe de Lula condicionou eventual discussão do imposto ao crescimento da produção, sem cobrança ou cronograma definidos.

Summit Antaq debate regulação e ambiente de negócios no País

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 26.10.26

Fator sempre buscado em tudo o que envolve o setor portuário, em especial os leilões, a estabilidade jurídica será um dos focos do Summit Antaq 2026, promovido pelo Grupo Tribuna em parceria com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O evento está marcado para o dia 18 de novembro, no Complexo Brasil 21, em Brasília. O encontro reunirá autoridades, especialistas e representantes do setor para discutir desafios e perspectivas para os portos brasileiros.

Uma das integrantes do painel “Estabilidade jurídica antes e depois do leilão”, a secretária de Controle Externo de Infraestrutura do Tribunal de Contas da União (TCU), Keyla Boaventura, lembra que o Brasil é um país ainda carente de infraestrutura, além de possuir custos logísticos elevados. Eles representam cerca de 12% do Produto Interno Bruto (PIB), percentual muito superior ao observado em economias desenvolvidas, nas quais os custos logísticos ficam em torno de 8%.

“Investir em infraestrutura é essencial para o desenvolvimento econômico e a melhoria da competitividade e da produtividade. Por outro lado, faltam recursos públicos e o país depende de parcerias com o setor privado para os projetos. Nesse sentido, a estabilidade jurídica é essencial para promover o desenvolvimento econômico. As instituições públicas, como o TCU, exercem papel relevante na busca pela transparência e previsibilidade, tanto antes quanto depois do leilão”, afirma.

Em meio a projetos complexos e vultosos do setor portuário, cujo retorno financeiro somente ocorre no longo prazo, Keyla detalha que, durante esse período, é preciso enfrentar questões que envolvem diversos órgãos públicos e disciplinas: ambiental, social, concorrencial, econômica, financeira, de engenharia, climática, além de muitos riscos e incertezas. Além disso, acrescenta ela, existe uma multiplicidade de atores e interesses distintos, o que dificulta os consensos e aumenta a chance de judicialização.

“Portanto, ter um ambiente de projetos críveis é essencial para gerar confiança do setor privado. Isso começa na prospecção de projetos, na sua estruturação e no desenho de contratos com os incentivos adequados para todas as partes, de modo que os projetos possam, após serem implementados, trazer benefícios sociais e econômicos para a sociedade”, afirma.

Papel

A secretária de Controle Externo de Infraestrutura do TCU explica que a Corte de Contas tem um papel importante porque integra o sistema de controle externo e fiscaliza o conjunto de órgãos e entidades públicas que estabelecem as políticas públicas, regulam o setor e estruturam esses projetos.

“Previamente aos leilões, os projetos são encaminhados ao TCU, que avalia tempestivamente os estudos de Viabilidade Econômico-financeira, Técnica e Ambiental (Evtea) quanto à legalidade e economicidade, podendo expedir determinações ou tecer recomendações para o seu aprimoramento. Tudo isso confere maior segurança jurídica ao empreendimento”, detalha.

Concessões de portos públicos, canais de acesso, prorrogações antecipadas e reequilíbrios econômico-financeiros de grande monta são examinados pelo TCU. A Corte de Contas também acompanha o desenvolvimento do Planejamento Integrado de Transportes, composto pelo Plano Nacional de Logística e pelos planos setoriais; fiscaliza as autoridades portuárias federais; recebe e apura representações e denúncias sobre importantes temas setoriais, como aqueles que envolvem tarifas portuárias.

“A cada processo que aprecia, o Tribunal contribui para aprimorar os projetos, as políticas públicas e os órgãos e entidades que compõem o setor portuário”, afirma.

A mediação do evento será do consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues. Inscrições podem ser feitas pelo link bit.ly/4i3cEg8