

ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS



Clipping Diário

TERÇA-FEIRA 27.10.26

Portos de Vitória têm o melhor agosto da história

PLATAFORMA: INFORTIVO | CADERNO: ONLINE | 27.10.26

Os portos de Vitória movimentaram 913 mil toneladas de carga em agosto, o maior volume já registrado para o mês. O resultado é 24% superior ao de agosto de 2025, segundo a Vports, autoridade portuária privada que administra os portos de Vitória, Vila Velha e Barra do Riacho, em Aracruz.

Todos os tipos de carga cresceram na comparação com o mesmo mês do ano passado. Além disso, o maior salto veio dos contêineres, que levam boa parte do café e do granito exportados pelo Espírito Santo.

O que passou pelos portos de Vitória em agosto

Granéis sólidos: 413 mil toneladas, alta de 18%. Entram nessa conta lítio, ferro-gusa, fertilizantes e carvão;

Contêineres: 318 mil toneladas, alta de 38%, com destaque para granito e café;

Carga geral: 92 mil toneladas, alta de 17%, puxada por blocos de granito e veículos;

Granéis líquidos: 91 mil toneladas, alta de 21%, com combustíveis e soda cáustica.

Segundo o CEO da Vports, Pedro Benevides, o recorde mostra na prática os ganhos do modelo de administração portuária privada, adotado após a desestatização da antiga Codesa.

Semestre já indicava crescimento

O bom desempenho vem desde o início do ano. No primeiro semestre, os contêineres somaram 1,5 milhão de toneladas, alta de 3%, e o café movimentado cresceu 79%. Os granéis sólidos chegaram a 1,3 milhão de toneladas, com alta de 9%. Já a carga geral subiu 47%, com 179 mil veículos, 51% a mais que no mesmo período de 2025.

Meta é chegar a 13 milhões de toneladas

A empresa afirma ter contratado R$ 1,6 bilhão em investimentos desde o início da concessão, como a ES Brasil mostrou em reportagem sobre os planos para o canal e as ferrovias. O objetivo é elevar a movimentação anual de 8 milhões para 13 milhões de toneladas até 2030.

Entre os projetos em desenvolvimento estão:

um novo terminal de granéis líquidos para combustíveis;

a expansão do acesso ferroviário;

a automação do terminal de contêineres;

um terminal ship-to-ship para exportação de petróleo;

novas áreas para operações industriais e offshore.

Os números foram divulgados no balanço da Vports sobre a movimentação de agosto.

Plano Setorial Portuário 2050 está em consulta

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 27.10.26

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), por meio da Secretaria Nacional de Portos (SNP), abriu consulta pública do Plano Setorial Portuário (PSPort) 2050. O documento reúne as diretrizes estratégicas que orientarão o desenvolvimento da infraestrutura e a expansão da capacidade de movimentação de cargas dos portos brasileiros pelas próximas décadas. Os interessados têm até o dia 4 de novembro para enviar contribuições por meio eletrônico: brasilparticipativo.presidencia.gov.br.

Elaborado a partir do Plano Nacional de Logística (PNL) 2050, o PSPort 2050 tem como finalidade cruzar a carteira de investimentos previstos com as reais demandas do país, apontando onde há necessidade de ampliação, melhoria de acessos e integração com outros modais de transporte. A proposta também estabelece metas para modernização da gestão, inovação, sustentabilidade e fortalecimento da resiliência das instalações diante de riscos climáticos.

Entre as novidades operacionais previstas no plano está a implantação do Monitoramento da Saturação Portuária (MSP), ferramenta voltada a acompanhar de forma contínua a variação da demanda e a capacidade real dos terminais no País.

Regulamentada pela Portaria 463, de 7 de outubro (publicada no Diário Oficial da União em 20 de outubro), a consulta pública é voltada a especialistas, entidades, órgãos públicos e representantes do setor.

As sugestões devem ser devidamente fundamentadas, enviadas exclusivamente via formulário eletrônico na plataforma Brasil Participativo e podem exigir comprovação de representação legal quando feitas em nome de pessoas jurídicas.

[Quadro de Destaque] NOVIDADES

Entre as novidades operacionais previstas no plano está a implantação do Monitoramento da Saturação Portuária (MSP), ferramenta voltada a acompanhar de forma contínua a variação da demanda e a capacidade real dos terminais no País. O prazo final para o envio das contribuições é o dia 4 de novembro, podendo haver prorrogação a critério da Secretaria Nacional de Portos.

APS recebe delegação do Japão para tratar da redução de carbono nos portos

PLATAFORMA: SANTA PORTAL | CADERNO: ONLINE | 27.10.26

A Diretoria de Operações e a Superintendência de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho da Autoridade Portuária de Santos (APS) receberam na última sexta-feira (23) uma delegação japonesa do Instituto de Desenvolvimento de Áreas Costeiras Ultramarinas do Japão para tratar de iniciativas de implantação de carbono neutro no setor portuário.

O instituto integra o Ministério da Terra, Transporte e Turismo do Japão. A delegação conheceu os projetos de descarbonização em andamento no Porto de Santos, com destaque para o recente abastecimento de navios por etanol, a eletrificação para rebocadores acostados no cais e a concessão da Usina Hidrelétrica de Itatinga com vistas à produção de Hidrogênio Verde, entre outros.

O setor portuário viabiliza mais de 99% do comércio japonês, por meios dos portos de Kure, Osaka, Chiba e Tóquio. A meta do Japão é chegar em 2025 com zero emissão líquida de carbono. No ano de 2024 o Japão reduziu em 28,7% suas emissões em relação ao ano de 2013.

Para tanto, o Japão promoveu 387 estudos em 77 países para desenvolver projetos de parceria nesta área e também estreitar as relações de amizade entre os povos.

O Japão precisa de hidrogênio e amônia produzidos fora de suas fronteiras para incrementar iniciativas de redução de carbono. O intercâmbio tecnológico entre o Porto de Santos e o instituto japonês serão tema dos próximos encontros com a APS.

APS avalia propor IPO do Porto de Santos para 4º mandato de Lula

PLATAFORMA: PORTOS E NAVIOS | CADERNO: ONLINE | 27.10.26

Início de novo governo é oportunidade de apresentar novos planos. Com a reeleição do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, no último domingo (25), é pouco provável que a privatização do Porto de Santos (SP), já afastada no começo do atual mandato (2023), volte ao radar do governo federal a partir de 2027. Mas Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), não afasta a possibilidade de abertura de capital (IPO) do porto, projeto que pretende apresentar ao governo no momento mais adequado, após a montagem da equipe de transição e caso permaneça à frente do maior porto público do continente.

“Este é um tema que pretendo retomar ainda este ano, porque a empresa já tem maturidade financeira e de governança, requisitos para abrir o capital. Eu defendo que o Porto de Santos abra o capital e vai ter fila de empresários querendo comprar ações do porto”, disse Pomini à Portos e Navios.

Ele considera que a abertura de capital ofereceria mais segurança jurídica e afasta eventuais intervenções políticas nas decisões das empresas. “E acaba com o discurso da privatização. Se houvesse uma mudança para um governo que defende a pauta privatista, o Porto de Santos teria voltado para essa pauta, mesmo com números econômico-financeiros positivos”, comentou Pomini.

Receita

No primeiro semestre de 2026, a APS teve receita de R$ 976,3 milhões, alta de 2,2%. Até agosto, o montante chegou a R$ 1,42 bilhão, 6,2% acima do mesmo período de 2025. A margem Ebitda atingiu 59,0% no semestre e 60,4% até agosto. O lucro líquido alcançou R$ 235,9 milhões no 2º trimestre, 88,3% a mais que um ano antes. No semestre foram R$ 429,2 milhões. A margem líquida foi de 49,7% no semestre ante 14,3% de igual período de 2025, que fechou o ano em 37,5%.

A administração portuária de Santos também tem um caixa e em aplicações financeiras que somavam R$ 1,37 bilhão em 30 de junho, e a conta vinculada guardava mais R$ 2,74 bilhões. Os dois valores somados dão R$ 4,12 bilhões, o mesmo caixa de abril. A operação gerou R$ 457,5 milhões no semestre.

A conta vinculada fechou agosto com R$ 2,81 bilhões, acima dos R$ 2,57 bilhões que cabem à União (valores de março de 2025). O saldo cobre a parte federal e é aplicado em renda fixa no Banco do Brasil. Pomini explicou que, na gestão passada (2019-2022), quando se planejava privatizar o porto, praticamente não houve investimentos e foram feitas 400 demissões, num período em que se acumulava caixa como atrativo para o IPO.

“Não foi feito nenhum investimento. Perderam aquela eleição e, quando assumimos, havia R$ 2 bilhões em caixa. A tese da privatização fez com que chegássemos a uma saída financeira, mas, em contrapartida, gerou profunda decepção no mercado porque não houve investimento”, analisou Pomini.

Ele entende que a gestão das empresas públicas depende de decisões políticas. Com a abertura de capital, a gestão passa a ser mista, mas muito mais pressionada pelo mercado. A sua proposta seria manter 51% sob o domínio do governo federal e 49% em ações no mercado, a exemplo de como é estruturada a Petrobras.

“O porto é muito estratégico, como a Petrobras, e não pode ficar 100% no controle do mercado. Ao mesmo tempo, é muito importante para o mercado para ficar 100% sob o domínio da política. A solução é a abertura de capital, mantendo o controle público, com um conselho de alto nível e, ao mesmo tempo, com uma força de mercado muito grande representada pelos acionistas”, defendeu o presidente da APS.

Pomini é quadro indicado da cota do partido Republicanos e fez um balanço de sua gestão. Ele disse, que quando assumiu, não tinha plano de ação nem de metas, nem de governo, nem projetos. Criou um plano de investimentos e, nos últimos quatro anos, procurou conduzir uma gestão com características de uma companhia aberta. Nos primeiros dois anos, procurou ouvir o mercado identificando a necessidade de investimentos em dragagem, aprofundamento do canal e acesso.

A obra que exige mais investimentos, o Túnel Santos-Guarujá, não é dependente de recursos do Tesouro Nacional. A APS promoveu o aporte da parte da União de R$ 2,7 bilhões na conta vinculada, que fechou agosto com R$ 2,81 bilhões. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e pelo Tribunal de Contas da União (TCU) questionaram o uso de receitas de tarifas para construir a passagem submersa, mas conseguiu provar que o túnel não seja apenas para mobilidade urbana, mas uma obra infraviária com impacto na operação do porto.

“Eu já apresentei a ideia da abertura de capital ao Silvio Costa Filho ministro dos portos à época. O assunto chegou a ser levado à Casa Civil, mas parou de tramitar. O meu sentimento é que há algumas pessoas que vêm a proposta com simpatia. Mas é necessário contratar um estudo. Não vi resistência, mas pode ser que o momento não tenha sido mais adequado. Esse tipo de proposta mais ousada é ofertada no início do governo”, relatou Pomini.

SP acelera definições para iniciar obras da terceira pista da Imigrantes

PLATAFORMA: BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 27.10.26

O Governo de São Paulo deve concluir até o final do ano o processo contratual referente ao projeto de construção da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes. Com projeto-executivo já concluído, cabe ao Estado definir o aditivo contratual junto à concessionária Ecovias, além de definir quem será o responsável e o cronograma das obras, com expectativa para seu início em 2027.

Com a reeleição em primeiro turno do governador Tarcísio de Freitas (Republicanos), o Estado usará os dois meses restantes de 2026 para dar continuidade em partes burocráticas de alguns de seus projetos, com foco principal em concessões e PPPs (Parcerias Público-Privada), ligados à Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI).

O BE News apurou que a Ecovias-Imigrantes, concessionária que administra o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), já apresentou documentações preliminares a respeito do projeto-executivo da nova rodovia à Artesp (Agência de Transporte do Estado de São Paulo).

A expectativa é que o projeto-executivo seja devidamente aprovado até o final de novembro, podendo haver ajustes ao longo do processo de análise da agência.

Um dos pontos cruciais a respeito da obra se diz respeito ao aditivo de contrato de concessão, no qual o Governo do Estado e a Ecovias deverão acertar detalhes para que a nova pista faça parte da concessão do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI).

Junto ao aditivo de contrato, o Governo Estadual deve definir a empresa responsável pela execução da obra. Com a expectativa de início das obras para 2027, estas duas etapas deverão ser concretizadas até o final de 2026.

Em mais de uma ocasião, Tarcísio afirmou que a intenção do Estado era dar ordem de serviço para início das obras assim que o projeto recebesse aprovação da Artesp e dos demais órgãos.

Ao BE News, em mais de uma oportunidade, a Ecovias informou que está preparada caso seja contratada para execução do empreendimento. O valor em investimentos ainda não foram anunciados, enquanto que a previsão é de conclusão da obra em até cinco anos.

Nova rodovia

A terceira pista terá um total de 21,5 quilômetros, e será composta em sua maioria por túneis, incluindo um com extensão de seis quilômetros – o maior deste tipo em rodovias no Brasil.

A nova ligação terá início no km 43 da Rodovia dos Imigrantes, permitindo o acesso pelo Rodoanel Mário Covas (SP-021). O trecho fica próximo à pista de interligação da rodovia com a Via Anchieta. Já no trecho do litoral, a conexão será no km 265 da Rodovia Cônego Domênico Rangoni (SP-055), próximo ao Polo Industrial de Cubatão.

Antigo pleito do setor portuário e da comunidade portuária de Santos, a terceira pista da Imigrantes teve seu traçado definido para facilitar o acesso de caminhões e demais veículos pesados aos terminais das duas margens do Porto de Santos (SP). Números da Autoridade Portuária de Santos (APS), apontam que pouco mais de 20 mil caminhões acessam o Porto de Santos diariamente e só podem fazer a descida para a Baixada Santista pela Via Anchieta.

A capacidade do Sistema Anchieta-Imigrantes será ampliada em 145% na descida de veículos pesados para o Litoral. Com isso, o projeto vai atender não só à demanda de tráfego existente, mas também às necessidades futuras de aumento de fluxo na rodovia.

Segundo canal de acesso público do país é aprovado pelo TCU

PLATAFORMA: AGÊNCIA PORTO | CADERNO: ONLINE | 27.10.26

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou a realização do leilão do Canal de Acesso Aquaviário ao Porto de Itajaí, em Santa Catarina. Com investimentos estimados em R$ 311 milhões, este será o segundo leilão de um canal de acesso público da história do país. Realizado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) o certame representa mais um avanço da política do Governo Federal, que busca ampliar a previsibilidade e atrair investimentos para o setor portuário brasileiro.

Como encaminhamento, o Tribunal sugeriu o aprimoramento dos critérios técnicos do projeto, especialmente em relação às soluções de engenharia, assim como nos mecanismos de validação de compartilhamento de responsabilidades, previstos na matriz de riscos do projeto. Após o atendimento das considerações apresentadas, o edital será encaminhado à Antaq para definição da data do leilão, que está previsto para ocorrer em bloco específico, no segundo semestre.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, o projeto representa mais um marco para o fortalecimento da infraestrutura portuária nacional. “Estamos dando continuidade ao plano de modernização dos portos brasileiros. Concessões como essa reforçam a importância de garantir previsibilidade para atrair mais cargas, investimentos e gerar emprego e renda para o país”, destacou.

Já o secretário Nacional de Portos, Alex Ávila, ressaltou que o projeto consolida o novo modelo de gestão da infraestrutura aquaviária no Brasil, iniciado com a concessão do Canal de Paranaguá. “Esse formato permite maior eficiência na gestão do canal, amplia a segurança da navegação e contribui para o aumento da competitividade do Porto de Itajaí”, afirmou.

Concessão do canal

Com investimentos previstos de R$ 311 milhões, o projeto prevê a concessão do canal de acesso aquaviário ao Porto de Itajaí (SC), para ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura. O acesso terá capacidade para atender uma movimentação crescente, estimada em 3,43 milhões de TEUs (unidade equivalente a contêineres de 20 pés) anuais ao final do contrato.

O canal, caracterizado como área molhada delimitada por coordenadas georreferenciadas, será concedido por um período de 25 anos. O contrato abrange dragagens periódicas, manutenção contínua, sinalização náutica e gestão integrada do tráfego aquaviário.

O modelo adotado busca garantir previsibilidade operacional, maior segurança da navegação e ampliação da capacidade para receber navios de maior porte.

Antaq atualiza lista de substituição para composição da diretoria

PLATAFORMA: PORTOS E NAVIOS | CADERNO: ONLINE | 27.10.26

A diretoria da Antaq aprovou a proposta com um total de cinco nomes para ocupar três vagas a serem preenchidas no colegado. A lista propõe a indicação prioritária de: Renildo Barros da Silva Júnior, José Renato Ribas Fialho e Eduardo Pessoa de Queiroz. A decisão foi tomada durante a 621ª reunião ordinária, realizada em formato telepresencial na última semana, e que foi publicada em acórdão no Diário Oficial da União desta segunda-feira (26).

Renildo Barros da Silva Junior, que tem preferência para a vaga 1, atualmente é superintendente de outorgas (SOG). Renato Ribas Fialho, priorizado para a vaga 2, ocupa o cargo de superintendente de regulação (SRG). Para a vaga 3, o nome priorizado é de Eduardo Pessoa de Queiroz, atual superintendente de Estudos e Projetos Hidroviários (SEPH).

O diretor-geral da Antaq, Frederico Dias, encaminhará os autos às unidades competentes para remessa das indicações ao Ministério de Portos e Aeroportos, já acrescendo as recomendações da Procuradoria Federal junto à Antaq. Os nomes para a composição da lista de substituição do colegiada serão submetidos pelo MPor à chancela do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Dias destacou a importância da composição da diretoria para a continuidade administrativa e institucional da Antaq e que a atualização tempestiva constitui medida essencial à estabilidade institucional, à segurança jurídica e à continuidade das atividades regulatórias da agência. “A proposta resulta de entendimento consensual previamente construído entre os membros da diretoria colegiada, refletindo a convergência de posições quanto à indicação dos servidores considerados aptos ao exercício das funções de substituição”, manifestou o relator em seu voto.

Além do diretor-geral, Frederico Dias, o colegiado da Antaq é composto por: Alexandre Florambel (diretor substituto); Wilson Lima Filho; Alber Vasconcelos; e Caio Farias. Confira abaixo a lista de substituição publicada no acórdão:

Vaga 1

Renildo Barros da Silva Junior, Superintendente da Superintendência de Outorgas – SOG;

José Renato Ribas Fialho, Superintendente da Superintendência de Regulação – SRG; e

Eduardo Pessoa de Queiroz, Superintendente da Superintendência de Estudos e Projetos Hidroviários – SEPH.

Vaga 2

José Renato Ribas Fialho, Superintendente da Superintendência de Regulação – SRG;

Eduardo Pessoa de Queiroz, Superintendente da Superintendência de Estudos e Projetos Hidroviários – SEPH; e

Joelson Neves Miranda, Superintendente da Superintendência de Administração e Finanças – SAF.

Vaga 3

Eduardo Pessoa de Queiroz, Superintendente da Superintendência de Estudos e Projetos Hidroviários – SEPH;

Renildo Barros da Silva Junior, Superintendente da Superintendência de Outorgas – SOG; e

Paulo Morum Xavier, Secretário-Geral.