

ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS



Clipping Diário

QUARTA-FEIRA 28.10.26

Porto de Santos projeta movimentar 200 milhões de toneladas em 2026

PLATAFORMA: BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 28.10.26

O Porto de Santos (SP) registrou, de janeiro a setembro de 2026, o maior volume de movimentação de cargas de sua história. Nos nove primeiros meses do ano, os embarques e desembarques no maior porto da América Latina somaram 141,4 milhões de toneladas, com crescimento de 2,0% sobre a marca anterior, registrada no mesmo período do ano passado.

“O porto é um termômetro da economia, que está em recuperação. Se aumenta o emprego, elevam-se as importações de produtos industrializados. E quando nosso agro, que vem batendo recordes todos os anos, produz mais, o porto exporta mais commodities. Esses números se traduzem em nossa capacidade de importação e exportação na principal janela de conexão com o mundo que é o porto de Santos. A expectativa é chegarmos a 200 milhões de toneladas, ou até superar essa meta, ante 180 milhões de 2025”, projetou Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos, em entrevista à Portos e Navios.

Os embarques totalizaram 104,3 milhões de toneladas, com acréscimo de 1,6%, enquanto os desembarques atingiram 37,1 mi ton (2,9%). O resultado foi puxado pela movimentação de carga geral conteinerizada, que somou 47 milhões de toneladas no período, com crescimento de 3,2%. A movimentação de contêineres chegou à marca de 4,52 milhões de TEUs no período janeiro-setembro (3,5%), recorde para o período. TEUs é a medida padrão para contêineres. Com 71,2 mi ton acumuladas, a movimentação de granéis sólidos cresceu 0,8%, enquanto a de granéis líquidos (7,9 mi ton) recuou 5,6%.

Chuvas prejudicam o mês de setembro

Com chuvas atípicas para o mês, setembro de 2026 registrou uma significativa queda de 6,3% na movimentação de cargas em relação ao mesmo mês do ano anterior, com 15,5 milhões de toneladas. A queda ocorreu tanto nos embarques, que somaram 11,22 mi ton (-7,8%) quanto nos desembarques, com 4,28 mi ton (-2,1%).

O resultado foi prejudicado pela movimentação de granéis sólidos, que recuou 13,4%. Ressalte-se o fato de que o embarque e o desembarque de cargas como milho (queda de 41,5%) e açúcar (-22,3%) têm de ser suspensos durante as chuvas. Por outro lado, as operações com contêineres atingiram o recorde de 518,6 mil TEU em setembro deste ano (avanço de 0,8 0,6%).

ATP defende segurança jurídica e planejamento para ampliar investimentos

PLATAFORMA: BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 28.10.26

A ampliação dos investimentos privados no setor portuário brasileiro depende de planejamento integrado, segurança jurídica e previsibilidade regulatória. A avaliação foi apresentada pelo diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, na abertura do 13º encontro da entidade, realizado nesta terça-feira (27), em Brasília, em meio às discussões sobre os rumos da infraestrutura brasileira para os próximos quatro anos.

Ao completar 13 anos de atuação, a ATP representa 41 associados e defende condições para que os terminais privados ampliem sua contribuição à logística nacional. Segundo Barbosa, essas instalações respondem por mais de dois terços da movimentação portuária do país. A entidade foi criada em 2013 e atua na representação dos interesses dos terminais privados junto ao poder público e às instituições responsáveis pela regulação do setor.

“O tema que nos reúne este ano, Brasil dos próximos quatro anos, traz uma reflexão necessária. Quais condições precisamos construir desde agora para que o país cresça de forma consistente e transforme seu potencial em oportunidades para a sociedade”, afirmou o executivo.

Para o presidente da associação, os investimentos em infraestrutura portuária exigem horizontes de planejamento que ultrapassam os ciclos de governo. A construção de terminais, a ampliação das operações e a incorporação de tecnologias dependem de condições que permitam às empresas tomar decisões de longo prazo.

“Nossos investimentos exigem planejamento, confiança e uma visão que alcança décadas. Cada terminal construído, cada operação ampliada e cada tecnologia incorporada representam uma aposta no futuro do Brasil”, declarou Barbosa.

O executivo ressaltou que a continuidade dos investimentos depende da existência de regras claras e da capacidade das instituições públicas de assegurar condições adequadas para a implantação e a operação dos empreendimentos. Segundo ele, a associação busca contribuir para a formulação dessas políticas a partir da experiência de suas empresas associadas.

“Por isso defendemos planejamento integrado, segurança jurídica, previsibilidade regulatória e processos públicos eficientes. Essas condições dão confiança a quem investe e permitem que os projetos se convertam em capacidade, empregos e desenvolvimento”, disse Barbosa.

O presidente da ATP defendeu que as políticas para o setor considerem a infraestrutura de forma integrada, com articulação entre portos, ferrovias, rodovias e hidrovias. Na avaliação da entidade, a coordenação entre os diferentes modais é importante para transformar os investimentos em ganhos de eficiência e competitividade para o comércio exterior brasileiro.

A questão da acessibilidade hidroviária também foi mencionada durante a abertura. Barbosa destacou o diálogo mantido pela associação com a Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, especialmente em relação às dificuldades enfrentadas nos acessos aquaviários.

O tema integra as demandas dos terminais privados relacionadas às condições de navegação e à movimentação de cargas.

Diálogo institucional

Barbosa também ressaltou a necessidade de diálogo entre o poder público, os órgãos de controle, as agências reguladoras, os investidores e os demais participantes do setor. Para ele, a continuidade das políticas públicas é essencial em um segmento marcado por contratos de longo prazo e projetos que exigem investimentos elevados.

O executivo afirmou que a ATP procura manter uma atuação voltada à construção de soluções, ao respeito às instituições e à defesa de medidas que favoreçam o desenvolvimento da infraestrutura portuária. Segundo ele, a participação dos associados nos debates nacionais permite levar ao poder público as necessidades identificadas pelas empresas que operam os terminais.

Durante a abertura, Barbosa destacou a presença de representantes do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e da Confederação Nacional do Transporte (CNT). Ele mencionou a parceria da associação com essas instituições na discussão de propostas e no encaminhamento de demandas do setor.

“A infraestrutura que o nosso país precisa não será construída por uma única instituição, por um único governo ou apenas com recursos públicos. A infraestrutura que o nosso país precisa será construída pela nossa capacidade de caminharmos juntos”, afirmou.

Na avaliação de Barbosa, o desenvolvimento da infraestrutura precisa estar associado à proteção das comunidades e ao respeito aos direitos humanos, além dos objetivos de eficiência e competitividade defendidos pela associação.

TCU analisa impactos de terminais privados na expansão de portos públicos

PLATAFORMA: BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 28.10.26

A instalação de Terminais de Uso Privado (TUPs) próximos aos portos organizados e as alterações nos limites dessas áreas estão no centro de uma análise do Tribunal de Contas da União (TCU) sobre o planejamento portuário. A fiscalização examinará se as autorizações e as mudanças nas poligonais, como são chamados os limites territoriais dos portos públicos, levam em conta impactos operacionais, possibilidades de expansão e a competitividade dos complexos portuários.

Uma das preocupações levantadas no debate é a possibilidade de conflitos entre a ampliação das poligonais e a implantação de terminais privados nas proximidades. Participantes também questionaram a inclusão de áreas aquáticas dentro desses limites, diante do risco de restringir espaços que poderiam receber futuros empreendimentos. O TCU pretende verificar se as decisões de ampliação ou redução das poligonais seguem critérios técnicos objetivos e consideram alternativas para o uso das áreas envolvidas.

O tema foi discutido na sexta-feira (23), em painel destinado a colher contribuições para a matriz de planejamento de uma auditoria relatada pelo ministro Augusto Nardes. O trabalho abrange tanto a autorização de TUPs contíguos aos portos organizados quanto os procedimentos usados para redefinir suas poligonais. A execução está prevista até dezembro, com relatório esperado para fevereiro de 2027.

No caso das autorizações, a fiscalização buscará identificar se os estudos prévios consideram os efeitos dos novos terminais sobre a movimentação de embarcações, as condições de manobra e os acessos terrestres. A análise também deverá verificar se a instalação de empreendimentos privados contribui para o desenvolvimento do complexo portuário ao qual estão próximos, sem comprometer a operação e a expansão das estruturas existentes.

A equipe avaliará ainda os mecanismos de acompanhamento dos processos de autorização e da implantação dos terminais. Um dos objetivos é identificar eventuais períodos de inércia e verificar como as necessidades de planejamento são tratadas tanto nas áreas privadas quanto nas áreas dos portos organizados.

Critérios e articulação

Outro eixo da auditoria será a coordenação entre os órgãos que participam das autorizações. Os procedimentos podem envolver o poder concedente, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a Secretaria do Patrimônio da União (SPU) e os responsáveis pelo licenciamento ambiental. O TCU examinará se existem critérios técnicos padronizados para instruir os processos e emitir a declaração de adequação, além de avaliar a integração dos instrumentos de planejamento setorial.

“A ideia é fazer uma análise desse fluxo, entendendo a relação entre os atores, se eles estão bem articulados, se existem critérios técnicos padronizados para a instrução e emissão da declaração de adequação”, explicou a coordenadora da fiscalização, Milene Gutierrez Sobreira.

Quanto às poligonais, a fiscalização pretende verificar se as alterações são precedidas de avaliações sobre capacidade, expansão e competitividade dos portos organizados. Nos casos em que há redução da área portuária, será observado se as decisões levam em consideração possibilidades de uso das áreas excluídas. A análise também abrangerá a fundamentação técnica das mudanças e sua relação com o planejamento do setor.

Transparência

A transparência dos procedimentos integra os dois eixos do trabalho. O tribunal avaliará como são realizadas as consultas aos interessados, de que forma as contribuições recebidas são consideradas e se as informações relativas às autorizações e alterações de limites são disponibilizadas ao público

Antes da elaboração da matriz de planejamento, a equipe realizou 25 reuniões com representantes de diferentes segmentos do setor. O auditor-chefe da unidade especializada em infraestrutura portuária e ferroviária, Carlos Rafael Simões, afirmou que a nova etapa permite incorporar percepções de especialistas às questões que serão examinadas.

Entre as possibilidades consideradas para a fase de execução está uma visita técnica ao Porto de Santos, onde houve alterações de poligonais e existem terminais privados nas proximidades. A equipe também estuda realizar entrevistas estruturadas com autoridades portuárias e outros participantes dos processos. Sugestões à matriz de planejamento podem ser encaminhadas até quinta-feira (29).

Tomé Franca defende manutenção do Ministério de Portos e Aeroportos no próximo governo Lula

PLATAFORMA: VALOR ECONÔMICO | CADERNO: ONLINE | 28.10.26

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, defendeu nesta terça-feira (27) a manutenção da pasta como uma estrutura independente do Ministério dos Transportes no próximo mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Segundo ele, a carteira de projetos do setor, que prevê mais de R$ 150 bilhões em investimentos nos próximos quatro anos, justifica a continuidade da atual estrutura ministerial.

Em entrevista a jornalistas após a abertura do 13º Encontro Anual da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), em Brasília, o ministro indicou, contudo, ainda que não participou nem teve conhecimento de discussões no governo sobre uma eventual fusão das pastas.

“O Ministério de Portos e Aeroportos ganhou um tamanho e uma importância para a parte pública de infraestrutura que merece ser preservado”, afirmou. Para ele, a separação das estruturas responsáveis pelos diferentes segmentos de infraestrutura foi uma experiência bem-sucedida e deveria ser mantida no próximo mandato.

Apesar da defesa da estrutura atual, Franca ressaltou a importância da integração com o Ministério dos Transportes e com o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), especialmente para o planejamento dos projetos de infraestrutura.

Questionado sobre a possibilidade de transferência do PPI, atualmente vinculado à Casa Civil, para outra estrutura do governo, o ministro evitou defender uma localização específica para o programa, mas ressaltou a necessidade de ser tratado como estratégico para os investimentos em infraestrutura, independentemente de estar vinculado à Casa Civil, ao Ministério do Planejamento e Orçamento ou ao Ministério da Fazenda.

Continuidade dos projetos

Franca também avaliou que a reeleição de Lula pode facilitar a continuidade e a concretização dos projetos de infraestrutura estruturados durante o atual mandato, embora tenha ressaltado que a carteira de investimentos não pertence exclusivamente ao governo. “Na gestão pública, especialmente no setor de infraestrutura, os projetos têm que ter continuidade”, afirmou.

Segundo o ministro, a carteira foi construída em conjunto com o setor privado, as agências reguladoras e o PPI, o que contribui para sua continuidade independentemente de mudanças na administração federal. Durante o evento, Franca também destacou a necessidade de investimentos privados para ampliar a infraestrutura do país e defendeu uma relação de confiança entre o poder público e o mercado.

“O Brasil precisa de vocês. Precisa de capital, precisa de inovação, precisa de capacidade de execução, precisa de operadores eficientes, precisa de investidores com visão de longo prazo, mas essa parceria é uma via de mão dupla”, afirmou, dirigindo-se a representantes do setor privado. “O mercado precisa de um Estado confiável. O Estado precisa de um mercado comprometido com o desenvolvimento do país”, acrescentou.

O avanço dos investimentos privados em infraestrutura também foi defendido pelo diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Frederico Dias, que destacou a redução gradual da capacidade de investimento do governo diante do crescimento das despesas obrigatórias e da necessidade de manter a estabilidade fiscal.

“O país precisa focar em produtividade, crescimento, o que tem tudo a ver com a infraestrutura. O país sempre vem buscando isso, e o reconhecimento de que, como as despesas obrigatórias vão continuar crescendo e haverá uma necessidade de estabilidade fiscal, o espaço do orçamento discricionário vai ser cada vez menor, o que significa que o governo vai aos poucos perdendo essa capacidade de investir, o que faz com que o investimento privado seja cada vez mais importante, especialmente em infraestrutura.”

Lula indicará 35 nomes de diretores para agências reguladoras até 2027

PLATAFORMA: CNN | CADERNO: ONLINE | 28.10.26

As agências reguladoras brasileiras devem enfrentar uma nova onda de vacâncias nas diretorias até o fim de 2027. Ao todo, 35 diretores terão o mandato encerrado no período, incluindo seis posições de comando, como presidências e diretorias-gerais.

Com isso, neste quarto mandato, o presidente Lula terá a responsabilidade sobre as indicações de todas as 12 agências reguladoras, que são responsáveis por fiscalizar e regulamentar setores estratégicos da economia, como energia elétrica, telecomunicações, mineração, transportes e saneamento.

Embora os nomes passem pela aprovação da Presidência da República, posteriormente à indicação do Executivo, os indicados ainda precisam passar por sabatina e aprovação do Senado Federal para assumir os cargos.

Mineração preocupa

O cenário mais preocupante é o da ANM (Agência Nacional de Mineração). Até o fim de 2026, quatro das cinco cadeiras da diretoria devem ficar vagas, considerando o encerramento de mandatos e a situação de dois integrantes que atuam como substitutos.

Os mandatos do diretor-geral Mauro Henrique Moreira Sousa e do diretor Caio Mário Trivellato Seabra Filho terminam no dia 4 de dezembro, enquanto os dos diretores substitutos Luiz Paniago Neves e Fábio Fernando Borges encerram em 30 de novembro. Com isso, apenas José Fernando Gomes Júnior permaneceria com mandato vigente a partir de 2027.

O setor de mineração tem ganhado destaque nos últimos anos com o aumento do interesse mundial nos recursos minerais disponíveis no Brasil. Além disso, recentemente, o Brasil aprovou uma nova Política Nacional de Minerais Críticos e Estratégicos.

Comando das agências

O comando das agências também terão mudanças relevantes na composição. Em 2026, vencem mandatos de diretor-presidente ou diretor-geral na ANPD (Autoridade Nacional de Proteção de Dados), na ANM (Agência Nacional de Mineração) e na Anatel (Agência Nacional de Telecomunicações).

Em 2027, será a vez do diretor-geral da Aneel (Agência Nacional de Energia Elétrica), Sandoval Feitosa, deixar o cargo. Ludmila Silva, que atualmente ocupa interinamente a função de diretora substituta até a indicação de um nome para a vaga que antes era ocupada por Fernando Mosna.

Até 2027, três vagas serão abertas na diretoria da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis) com o encerramento dos mandatos de Fernando Moura, em 9 de novembro de 2026, e Symone Araújo, em 27 de março de 2027. Essas vagas se somam à deixada por Daniel Maia Vieira, cujo mandato terminou em 10 de outubro de 2026, atualmente ocupada pelo diretor substituto Julio Nishida.

Além disso, a Ancine (Agência Nacional do Cinema) e a ANA (Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico) já enfrentam problemas de comando. A Ancine está com uma diretora-presidente no comando desde outubro de 2026.

Por sua vez, a agência de águas não conta com um diretor-presidente desde a saída de Verônica Sánchez no início de 2026. Desde então, a ANA optou por um sistema de rodízio entre os diretores, em que a cada seis meses o diretor-presidente interino muda.

Demora na indicação

O problema não se limita à quantidade de postos sem titulares, mas também ao tempo necessário para preenchê-los. Levantamento do IRIS Regulação aponta que a vacância nas agências reguladoras dura, em média, 195 dias.

A demora prolonga períodos de funcionamento com diretores substitutos e dificulta a recomposição dos colegiados responsáveis por decisões regulatórias.

Em 2025, o governo Lula também lidou com uma série de indicações para as diretorias das agências reguladoras a fim de recompor o corpo diretivo dessas autarquias.

Embora o tema esteja na agenda do governo, segundo a ministra da Casa Civil, Miriam Belchior, ainda não há, nos bastidores, movimentação significativa para definir novos nomes para as posições em aberto.

O quadro de 35 diretores com mandatos que finalizam até dezembro de 2027 pode ampliar a pressão sobre o governo para acelerar as indicações.

Nos bastidores, havia a avaliação de que, em caso de derrota de Lula na eleição presidencial, o Planalto poderia tentar encaminhar rapidamente os nomes para as 19 cadeiras que já estão vagas, de modo a aproveitar o período restante do mandato.

MPor prevê 34 novos leilões portuários com até R$ 23 bi em investimentos

PLATAFORMA: AGÊNCIA INFRA | CADERNO: ONLINE | 28.10.26

O ministro do MPor (Ministério de Portos e Aeroportos), Tomé Franca, apresentou, nesta terça-feira (27), durante a abertura do XIII Encontro da ATP (Associação de Terminais Portuários Privados), a carteira de projetos que prevê a realização de 34 novos leilões portuários, com investimentos que podem chegar a R$ 23 bilhões nos próximos anos.

O ministério destaca que, desde 2023, 29 leilões portuários foram realizados, totalizando investimentos superiores a R$ 15 bilhões. Atualmente, outros 70 projetos de TUPs (Terminais de Uso Privado) estão em análise, com previsão de investimentos de R$ 33 bilhões. Além disso, estão previstos para dezembro três novos leilões no Nordeste, nos portos de Fortaleza (CE), Itaqui (MA) e Salvador (BA).

A secretária-executiva do MPor, Thairyne Oliveira, ressaltou a importância de os investimentos em infraestrutura se refletirem na qualidade de vida da população. “A infraestrutura moderna só tem valor quando se traduz em oportunidade, segurança e bem-estar para cada cidadão brasileiro, seja nas grandes metrópoles ou nas regiões mais isoladas do nosso país”, destacou em nota.

O diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa, por sua vez, ressaltou a importância da estabilidade para o crescimento do setor. “Defendemos o planejamento integrado, segurança jurídica, previsibilidade regulatória e processos públicos eficientes. Essas condições dão confiança a quem investe e permitem que os projetos se convertam em capacidade, empregos e desenvolvimento”, afirmou em nota.

O PNL 2050 (Plano Nacional de Logística), o novo PSPort (Plano Setorial de Portos) e o MSP (Monitoramento da Saturação Portuária), foram prioridades apresentadas pelo ministério. Outros projetos destacados foram o Tecon Santos 10 e o Túnel Santos-Guarujá.

“Queremos investimento privado. Mas queremos investimento privado com bons projetos, contratos equilibrados, competição, transparência e segurança jurídica”, afirmou o ministro Tomé Franca, em nota.

Matéria completa em: https://agenciainfra.com/blog/mpor-preve-34-novos-leiloes-portuarios-com-ate-r-23-bi-em-investimentos/.

Entidades portuárias pedem fim do limite de 25% para prorrogar contratos de arrendamento

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 28.10.26

Entidades que representam o setor portuário defendem a retirada do limite de 25% do prazo original dos contratos de arrendamento em prorrogações relacionadas ao reequilíbrio econômico-financeiro. Para a Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) e a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), a possibilidade de extensão deve considerar as necessidades de cada operação e os investimentos necessários para manter a competitividade dos terminais.

As entidades foram ouvidas por A Tribuna após o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) abrir consulta pública para atualizar as regras dos contratos de arrendamento portuário. Entre os pontos em discussão está a Portaria 530/2019, que estabelece o limite de 25% para determinadas prorrogações. A proposta também abrange mudanças relacionadas a investimentos, alterações de área e perfil de carga e prazos operacionais.

É possível participar da consulta pública até nesta quinta-feira (29), no link bit.ly/4ygKBhM.

Abratec

O diretor-executivo da Abratec, Caio Morel, defende que o prazo adicional seja definido individualmente, conforme o cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro e as características de cada investimento, em vez de ficar limitado a um percentual fixo. “Não há muito, no nosso entender, por que limitar. O prazo adicional do contrato deveria ser aquele demonstrado dentro da equação do equilíbrio econômico-financeiro, seja ele qual for”, afirma.

Segundo Morel, quando uma empresa precisa realizar um investimento que não conseguirá recuperar dentro do prazo contratual, a limitação pode desestimular a execução do projeto. Ele avalia, porém, que o efeito da regra não parece significativo atualmente no segmento de contêineres, embora possa ganhar importância no futuro.

O diretor-executivo também defende que a prorrogação esteja relacionada à eficiência da operação e ao atendimento do comércio exterior. Para ele, interromper contratos para realizar novas licitações nem sempre é a melhor solução, especialmente quando o processo enfrenta entraves burocráticos.

Morel cita como exemplo as dificuldades para licitar áreas portuárias e menciona os terminais STS08A (para combustíveis, na Alemoa) e o STS10 (cais do Saboó), em Santos. Para ele, a possibilidade de prolongar contratos contribui para a continuidade das operações e para os investimentos necessários.

Adequação

O presidente da ABTP, Jesualdo Silva, considera que o limite de 25% não é adequado à realidade dos contratos portuários, que envolvem investimentos elevados e períodos longos para recuperação dos recursos aplicados. “Investimentos vultosos exigem tempo maior de payback para você passar a ter os resultados”, afirma, referindo-se ao período necessário para recuperar o dinheiro investido. Segundo Silva, a retirada da restrição pode permitir que as empresas ajustem o prazo contratual às necessidades de cada projeto.

Ele explica que a decisão de investir depende da demanda por movimentação de cargas, dos custos envolvidos e do tempo necessário para recuperar os recursos. O presidente também destaca outras mudanças em discussão na atualização das regras, como a possibilidade de alterar o perfil de carga dos terminais e a simplificação dos procedimentos para investimentos que não exigem reequilíbrio contratual. A medida pode reduzir o tempo necessário para autorizar obras e ampliações.

Silva cita ainda projetos de descarbonização, eletrificação de equipamentos e eficiência energética, que exigem recursos e planejamento de longo prazo. Para ele, a flexibilização pode facilitar essas iniciativas. Sobre a concorrência, o presidente da ABTP afirma que a realização de novas licitações, por si só, não garante melhores condições de

mercado. Na avaliação dele, é necessário acompanhar indicadores de desempenho e produtividade dos terminais, além de verificar se as operações atendem adequadamente à demanda.

Regras mais flexíveis ampliam a previsibilidade

O presidente da Fenop, Sérgio Aquino, também defende a retirada do limite percentual. Para ele, regras mais flexíveis ampliam a previsibilidade e a segurança jurídica das empresas, além de favorecer a atração de investimentos. “Quanto mais flexibilidade houver nessas relações e nas previsões de futuro, mais estabilidade e segurança jurídica você tem. E, quando começa a estabelecer limites, na verdade, está estabelecendo restrições”, afirma.

Aquino diz que é difícil apontar investimentos específicos que tenham sido prejudicados, pois as decisões empresariais envolvem informações comerciais sigilosas. Ele destaca, entretanto, a necessidade de ampliar a capacidade de movimentação de contêineres em Santos e avalia que maior liberdade para prorrogações poderia tornar os investimentos mais atrativos.

A Fenop defende que a extensão dos contratos seja definida a partir de estudos técnicos e das necessidades do mercado, sem um teto percentual predeterminado. Aquino cita duas possibilidades para avançar nessa direção: a tramitação do Projeto de Lei 733/2025 (revisão da Lei dos Portos) ou a aplicação do Decreto 9.048, que, segundo ele, permite extensões sem limitação percentual.

O presidente ressalta, porém, que as prorrogações não devem ser automáticas. Para ele, a decisão precisa considerar a demanda, a competitividade e a necessidade de cada porto, inclusive para avaliar quando é justificável ampliar um terminal ou realizar uma nova licitação.

Porto de Santos terá simulado de emergência para vazamento de gás

PLATAFORMA SANTA PORTAL | CADERNO: ONLINE | 28.10.26

Acontece no Porto de Santos, na manhã desta quarta-feira (28), exercício simulado de atendimento a emergência no Terminal de Regaseificação de São Paulo (TRSP), localizado no estuário. O cenário prevê um vazamento de gás natural, com evolução simulada para um incêndio. O treinamento, realizado pelo terminal, irá mobilizar mais de 60 profissionais e contará com a participação da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) e da Defesa Civil.

O objetivo do exercício é treinar a interação com os órgãos participantes e preparar os integrantes das equipes de emergência para casos de ocorrência real. O treinamento acontece nas instalações da Unidade Flutuante de Armazenamento e Regaseificação (FSRU), principal estrutura do TRSP.

“Simulados como este são fundamentais para preparar as equipes, testar protocolos e garantir uma resposta coordenada em situações de emergência. A segurança é um dos principais pilares da Edge e está presente em toda a nossa operação, por meio de uma política integrada de Saúde, Segurança e Meio Ambiente. Nosso compromisso é fortalecer continuamente a prevenção e a prontidão operacional, protegendo as pessoas, as instalações e as nossas operações”, afirmou Catarina Amaral, diretora de Operações, Logística e Tecnologia da Edge, empresa responsável pelo terminal.

O que será simulado

O cenário simulado prevê um vazamento na tubulação de 16 polegadas que conecta os braços de carregamento à estação de medição do terminal (EMED). A partir dessa ocorrência, serão testados os procedimentos de detecção e acionamento dos sistemas de emergência, a interrupção segura do fluxo de gás e a coordenação das equipes envolvidas, incluindo a comunicação entre a embarcação (FSRU), o píer e os recursos externos. O exercício também avaliará as medidas de proteção das instalações adjacentes.

A simulação inclui ainda o gerenciamento da interface entre a embarcação e o terminal, o abandono parcial da área e o atendimento a um trabalhador lesionado. Entre as atividades práticas estão a atuação da brigada de incêndio e a prestação de primeiros socorros.

Mobilização

Estarão presentes mais de 30 brigadistas da tripulação da FSRU e sete brigadistas da equipe de operação do terminal. Participam ainda 15 profissionais da Edge e da operadora do terminal na estrutura de resposta e na avaliação do exercício, além de oito agentes públicos. Não está programada qualquer interdição nas vias públicas dos municípios de Santos, Guarujá ou de Cubatão.