

ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS



Clipping Diário

QUINTA-FEIRA 29.10.26

Porto de Santos bate recorde histórico de movimentação de cargas em 2026

PLATAFORMA: JORNAL DA ORLA | CADERNO: ONLINE | 29.10.26

O Porto de Santos registrou um recorde histórico de movimentação de cargas nos nove primeiros meses de 2026. Entre janeiro e setembro, o maior complexo portuário da América Latina movimentou 141,4 milhões de toneladas, volume 2% superior ao registrado no mesmo período de 2025.

O resultado foi impulsionado principalmente pela movimentação de cargas conteinerizadas, que alcançou 47 milhões de toneladas, crescimento de 3,2% na comparação anual. Apesar do desempenho positivo no acumulado do ano, as chuvas atípicas provocaram uma queda nas operações em setembro.

Movimentação de contêineres também bate recorde

Entre janeiro e setembro, os embarques pelo Porto de Santos somaram 104,3 milhões de toneladas, alta de 1,6%. Já os desembarques totalizaram 37,1 milhões de toneladas, avanço de 2,9% em relação aos nove primeiros meses do ano passado.

A movimentação de contêineres atingiu 4,52 milhões de TEUs no período, aumento de 3,5% e novo recorde para os nove primeiros meses do ano. A sigla TEU corresponde à unidade equivalente a um contêiner de 20 pés, utilizada como padrão internacional para medir esse tipo de carga.

Os granéis sólidos, que incluem produtos como grãos e açúcar, somaram 71,2 milhões de toneladas, crescimento de 0,8%. Na contramão, os granéis líquidos registraram 7,9 milhões de toneladas, queda de 5,6% no acumulado de janeiro a setembro.

Chuvas provocam queda na movimentação em setembro

Apesar do recorde no acumulado do ano, o Porto de Santos movimentou 15,5 milhões de toneladas em setembro, uma redução de 6,3% em relação ao mesmo mês de 2025.

Os embarques totalizaram 11,22 milhões de toneladas, queda de 7,8%. Os desembarques somaram 4,28 milhões de toneladas, recuo de 2,1%.

De acordo com os dados divulgados, as chuvas atípicas prejudicaram principalmente as operações com granéis sólidos, cuja movimentação caiu 13,4% no mês. Embarques e desembarques de produtos como milho e açúcar precisam ser suspensos durante períodos de chuva, o que impacta o desempenho das operações portuárias.

A movimentação de milho registrou queda de 41,5% em setembro, enquanto a de açúcar recuou 22,3% na comparação com o mesmo mês do ano anterior.

Granéis líquidos e contêineres têm desempenho positivo no mês

Mesmo com a retração geral, dois segmentos alcançaram marcas históricas em setembro.

A movimentação de granéis líquidos chegou a 1,8 milhão de toneladas, o melhor resultado da série histórica para o mês e 0,8% acima do volume registrado em setembro de 2025.

As operações com contêineres também bateram recorde mensal, com 518,6 mil TEUs movimentados, crescimento de 0,6% na comparação anual.

Os resultados mostram desempenhos distintos entre os segmentos de carga no Porto de Santos, com os granéis sólidos mais afetados pelas condições climáticas e os contêineres e granéis líquidos registrando marcas positivas.

Porto de Santos responde por 27,7% do comércio exterior brasileiro

A importância do Porto de Santos para a economia nacional também aparece nos números do comércio exterior. Entre janeiro e setembro de 2026, o complexo portuário respondeu por 27,7% da corrente comercial brasileira, movimentando o equivalente a US$ 140,8 bilhões em transações com outros países.

A China permaneceu como o principal parceiro comercial nas operações realizadas pelo porto. Cerca de 30,8% das transações internacionais que passaram pelo complexo tiveram o país asiático como origem ou destino, totalizando US$ 43,4 bilhões.

São Paulo foi o estado com maior participação nas transações comerciais realizadas por meio do Porto de Santos no período, respondendo por 50,1% do total.

Os números reforçam o papel estratégico do complexo portuário santista no escoamento da produção brasileira e na conexão do país com os mercados internacionais.

Painel debate autorização de terminais privados próximos a portos públicos

PLATAFORMA: AGÊNCIA PORTO | CADERNO: ONLINE | 29.10.26

O Tribunal de Contas da União (TCU) realizou, na última sexta-feira (23/10), painel de referência para discutir a matriz de planejamento de auditoria que fiscaliza a autorização de Terminais de Uso Privado (TUP) próximos a portos organizados e a alteração dos limites territoriais destas estruturas. O trabalho busca avaliar se os processos seguem critérios técnicos consistentes, consideram os impactos sobre os complexos portuários e contribuem para a eficiência da infraestrutura logística nacional.

Para debater o planejamento da fiscalização, o TCU abriu espaço para que especialistas e representantes do setor enviem contribuições ao aperfeiçoamento das análises da equipe. “Já foram realizadas conversas muito ricas com algumas entidades. Agora é o momento em que a equipe apresenta a matriz de planejamento e colhe mais um pouco de percepções dos especialistas do setor”, afirmou o auditor-chefe da unidade do TCU especializada na auditoria de infraestrutura portuária e ferroviária, Carlos Rafael Simões.

A auditoria é relatada pelo ministro Augusto Nardes e tem como coordenadora a auditora Milene Gutierrez Sobreira. Segundo a equipe, o trabalho pretende avaliar de forma ampla e transversal os procedimentos de autorização de TUP em áreas próximas a portos organizados e os processos de alteração das poligonais portuárias, com identificação de oportunidades de aprimoramento normativo.

Planejamento e articulação entre órgãos

Durante a apresentação da matriz de planejamento, Milene explicou que a equipe realizou 25 reuniões com diferentes atores do setor. A etapa também incluiu a delimitação do escopo, o levantamento de riscos e a elaboração das questões de auditoria.

Um dos focos é verificar como os órgãos envolvidos se articulam ao longo do processo de autorização. Os procedimentos podem envolver o poder concedente, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a Secretaria do Patrimônio da União (SPU) e os órgãos responsáveis pelo licenciamento ambiental.

A equipe pretende avaliar se há critérios técnicos padronizados para instruir os processos e emitir a declaração de adequação, além de verificar se os instrumentos de planejamento do setor estão atualizados e integrados.

“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.

Impactos operacionais nos complexos portuários

A primeira questão de auditoria busca verificar se o processo de autorização de TUP contíguos às poligonais dos portos organizados é eficiente e contribui para o desenvolvimento do complexo portuário.

A análise considera possíveis efeitos da instalação de novos terminais sobre a operação dos portos, incluindo a movimentação de embarcações, a manobrabilidade e os acessos terrestres. A equipe pretende examinar se esses impactos são avaliados antes da autorização dos empreendimentos.

Também será avaliada a existência de mecanismos de acompanhamento das autorizações e da implantação dos terminais. O objetivo é identificar situações de inércia nos processos e avaliar como o planejamento é considerado tanto nas áreas privadas quanto nas áreas dos portos públicos.

Alterações nas poligonais portuárias

A segunda questão de auditoria trata dos processos de alteração das poligonais, que delimitam as áreas dos portos organizados. A equipe pretende verificar se há procedimentos padronizados e se as decisões são fundamentadas em critérios técnicos e objetivos.

O trabalho também avaliará se as mudanças são precedidas de análise dos efeitos sobre a capacidade, a expansão e a competitividade do porto organizado. Nos casos de redução da área delimitada, a fiscalização pretende analisar se é considerado o uso alternativo das áreas excluídas.

Durante o debate, participantes chamaram a atenção para possíveis conflitos entre a ampliação de poligonais portuárias e a instalação de terminais privados nas proximidades. Também foram levantadas preocupações sobre a inclusão de áreas aquáticas nos limites dos portos organizados, especialmente quando a delimitação pode restringir possibilidades futuras de instalação de empreendimentos portuários.

A auditoria buscará compreender como as decisões de ampliação ou redução das poligonais se relacionam com o planejamento do setor e com as necessidades dos complexos portuários.

Transparência e participação social

Outro ponto comum às duas questões de auditoria é a participação dos atores envolvidos e da sociedade nos processos decisórios. A equipe pretende avaliar como são conduzidas as consultas, de que maneira as contribuições são consideradas e se as informações sobre autorizações e alterações de poligonais são disponibilizadas de forma transparente.

A fiscalização também verificará o uso dos instrumentos de planejamento setorial como base para as decisões. A proposta é observar se as ferramentas disponíveis são utilizados e se acompanham as necessidades do setor portuário.

Durante o painel, os participantes apresentaram sugestões de casos que podem contribuir para a etapa de execução. A equipe informou que considera realizar visita técnica ao Porto de Santos, onde ocorreram alterações de poligonais e há terminais privados próximos, além de entrevistas estruturadas com autoridades portuárias e outros atores.

Próximas etapas

Os participantes do painel podem enviar sugestões e contribuições à matriz de planejamento até 29 de outubro. As manifestações poderão auxiliar o aperfeiçoamento das análises antes da etapa de execução.

A execução da auditoria está prevista até dezembro de 2026, com expectativa de elaboração do relatório em fevereiro de 2027.

A iniciativa busca contribuir para que as decisões relacionadas à instalação de terminais privados e à delimitação dos portos organizados sejam fundamentadas em critérios técnicos, articuladas ao planejamento setorial e orientadas ao interesse público.

Portos administrados pela Codeba movimentam 15,8 milhões de toneladas até setembro

PLATAFORMA: BAHIA ECONÔMICA | CADERNO: ONLINE | 29.10.26

Os portos administrados pela Autoridade Portuária Federal – CODEBA movimentaram 15,8 milhões de toneladas de cargas entre janeiro e setembro de 2025. O volume representa um crescimento de 22,49% em relação ao mesmo período do ano anterior, refletindo o aumento das operações nos quatro portos sob administração da Companhia: Aratu-Candeias, Salvador, Ilhéus e Itajaí.

Para o presidente da CODEBA, Antonio Gobbo, o resultado reflete os investimentos do Governo Federal no setor portuário, a eficiência da gestão e, sobretudo, o trabalho dos servidores da Companhia, que atuam diariamente para garantir a continuidade, a segurança e a eficiência das operações.

“O governo investe na requalificação e modernização da infraestrutura portuária, assim como na qualificação e valorização dos trabalhadores. Esse esforço, aliado ao comprometimento dos servidores da CODEBA, que fazem a operação acontecer no dia a dia, é fundamental para alcançarmos resultados como esse. É o trabalho conjunto das equipes que contribui para melhorar a eficiência operacional, ampliar a previsibilidade e reduzir custos, tornando nossos portos mais competitivos e atraentes para o mercado. Nossa expectativa é consolidar R$ 471 milhões em receitas em 2026, alcançar lucro de R$ 25 milhões e realizar R$ 150 milhões em investimentos”, afirmou Gobbo.

O Porto de Aratu-Candeias registrou a maior movimentação entre os terminais, com 6,1 milhões de toneladas e crescimento de 35,96%. Localizado na Baía de Todos-os-Santos, o porto tem papel estratégico no atendimento aos setores químico e petroquímico, além de operar granéis sólidos, líquidos e gasosos, como fertilizantes, produtos químicos e combustíveis.

O Porto de Salvador movimentou 5,6 milhões de toneladas, com alta de 12,68%. Especializado na movimentação de contêineres, o terminal também opera cargas gerais e atende às demandas do comércio exterior, contribuindo para o escoamento da produção e o abastecimento de mercados nacionais e internacionais.

Em Ilhéus, a movimentação alcançou 166 mil toneladas, um crescimento de 3,68%. O porto tem relevância para a economia do sul da Bahia, com operações voltadas principalmente para cargas como grãos, cacau e outros produtos ligados à atividade agroindustrial, conforme as demandas de cada período.

Já o Porto de Itajaí, em Santa Catarina, movimentou 3,8 milhões de toneladas, com crescimento de 19,94%. O terminal está localizado em uma região de forte atividade industrial e comercial e tem importância para as operações de comércio exterior, especialmente na movimentação de cargas conteinerizadas.

Os resultados dos quatro portos demonstram a expansão da movimentação de cargas no período e a importância das estruturas portuárias para a circulação de mercadorias, o comércio exterior e o desenvolvimento das cadeias produtivas atendidas pelos terminais.

Banco Mundial prevê alta de 23% nos preços das commodities em 2026

PLATAFORMA: VALOR | CADERNO: ONLINE | 29.10.26

Os preços globais das commodities devem disparar 23% em 2026, informou o Banco Mundial nesta quarta-feira (28), citando a alta dos preços da energia e as interrupções no transporte marítimo de cargas durante a guerra no Oriente Médio, problemas no embarque de grãos no Mar Negro e a forte demanda por ativos considerados seguros, como o ouro.

Os preços do petróleo, do gás natural, dos alimentos e dos metais subiram acentuadamente neste ano, em meio ao aumento dos choques globais, informou o Banco Mundial em seu relatório mais recente sobre as perspectivas dos mercados de commodities. Segundo a instituição, o cenário pode piorar caso o conflito no Oriente Médio se intensifique e os danos à infraestrutura petrolífera russa persistam.

Os preços das commodities devem recuar 7% no próximo ano, afirmou o banco. No entanto, a continuidade dos choques, incluindo as previsões de que o El Niño provoque seus efeitos climáticos mais severos desde 1950, pode manter elevados os preços das commodities agrícolas, aumentando o risco de inflação mais alta e de uma política monetária mais restritiva.

A economia global está atualmente mais vulnerável a futuros choques de oferta. Os estoques mundiais de petróleo foram reduzidos durante a guerra no Oriente Médio, e a oferta global da commodity deve cair 5,2% em 2026, a maior queda em quatro décadas, excluindo o período da recessão global de 2020, informou o banco.

“Os mercados de commodities estão sendo atingidos por vários grandes choques ao mesmo tempo”, afirmou Ayhan Kose, economista-chefe adjunto do Banco Mundial. “Os custos mais altos da energia e as interrupções no comércio estão elevando os preços de uma ampla variedade de commodities, ameaçando agravar a inflação, a insegurança alimentar e comprometer o crescimento econômico.”

O banco divulgou nesta quarta-feira seu relatório semestral, dois dias antes de ministros das Relações Exteriores das 20 maiores economias do mundo se reunirem em Atlanta, no Estado americano da Geórgia. O encontro terá como foco as guerras no Oriente Médio e na Ucrânia.

Kose afirmou que o Banco Mundial está concentrado em proteger as populações mais pobres do mundo e apoiar países de baixa renda que já enfrentam pesados encargos com suas dívidas.

O banco já havia concedido US$ 8,7 bilhões em empréstimos a juros baixos e outras formas de assistência a 25 países afetados negativamente pela guerra no Oriente Médio, segundo o relatório. Desse total, dez países adaptaram programas existentes para cobrir despesas relacionadas à crise, enquanto 19 recorreram a novos recursos, com alguns países utilizando as duas modalidades.

O relatório, divulgado duas vezes por ano, aponta que os preços globais da energia dispararam 32% em 2026, atingindo o nível mais alto desde a invasão da Ucrânia pela Rússia, em 2022.

Com a queda da produção de petróleo, os preços do Brent devem permanecer elevados no curto prazo, com média de US$ 92 por barril em 2026. Os preços seriam ainda mais altos se a demanda por petróleo não tivesse previsão de recuo de 2,5% neste ano, a terceira maior queda já registrada, atrás apenas dos efeitos da pandemia de covid-19 em 2020 e da crise do petróleo de 1980.

Os preços das commodities agrícolas devem subir pouco mais de 10% em 2026, devido às interrupções no transporte de grãos provocadas pelas hostilidades entre Rússia e Ucrânia no Mar Negro. Em 2027, a alta deve superar 7%, levando a um aumento acumulado de quase 18% no período.

Um cenário adverso que combine um El Niño recorde, novas interrupções no transporte de grãos pelo Mar Negro, a intensificação do conflito no Oriente Médio e a continuidade dos danos à infraestrutura petrolífera russa pode elevar os preços dos alimentos em 12% além do previsto, informou o banco.

Esse cenário poderia desencadear uma crise alimentar semelhante à registrada no início da década de 2010, quando mais de 40 milhões de pessoas adicionais foram empurradas para a extrema pobreza, observou a instituição.

Os preços dos fertilizantes devem subir 14% em 2026, impulsionados por uma disparada nos preços da ureia, e retornar aos níveis de 2025 em 2027.

Os preços dos metais devem subir 25% e atingir um novo recorde em 2026. Alumínio, cobre e estanho devem alcançar máximas históricas em razão das interrupções na oferta e da forte demanda associada aos investimentos em energia renovável, veíc veículos elétricos e centros de processamento de dados, informou o banco.

Os preços dos metais preciosos devem disparar 40% em 2026, em meio à elevada demanda por ativos considerados seguros, impulsionada pelas incertezas geopolíticas e de políticas econômicas. Uma moderação dos preços é esperada em 2027.

Modelo de fiscalização para o setor aquaviário será debatido em evento

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 29.10.26

Uma atuação estatal flexível, proporcional ao comportamento dos agentes regulados e, em vez de priorizar exclusivamente a aplicação de sanções, busca incentivar o cumprimento voluntário das normas. Trata-se da regulação responsiva, um dos temas do Summit Antaq 2026, promovido pelo Grupo Tribuna. O evento está marcado para 18 de novembro, no Complexo Brasil 21, em Brasília.

Um dos debatedores será o diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) Wilson Lima Filho. Ele diz que para bem regular, é fundamental ouvir o regulado. “Essa abordagem permite considerar a gravidade das infrações e o histórico de conformidade dos regulados. Além disso, contribui para tornar a fiscalização mais eficiente e reduzir custos regulatórios desnecessários”, afirma.

Lima Filho acrescenta que, ao estimular o diálogo e a cooperação, a agência fortalece a relação com os agentes regulados. Contudo, a flexibilidade deve ser acompanhada de critérios objetivos, monitoramento e mecanismos de responsabilização. “A regulação responsiva permite à Antaq conciliar o cumprimento das normas, a eficiência econômica e a qualidade dos serviços aquaviários”.

O diretor lembra que essa fiscalização eficiente, proporcional e orientada a resultados permite diferenciar os agentes regulados conforme seu histórico de conformidade, a gravidade das infrações e a disposição para corrigir irregularidades.

“A Agência pode priorizar ações educativas e preventivas, estimular o cumprimento voluntário das normas e direcionar seus recursos para situações de maior risco. Por outro lado, sua implementação pode apresentar dificuldade de escolher a regulação adequada, de apresentar critérios para escolher a medida regulatória adequada, o risco de decisões inconsistentes e a percepção de tratamento desigual entre agentes”, detalha.

Outro desafio, segundo o diretor da Antaq, é evitar que a flexibilidade seja interpretada como tolerância excessiva às infrações. “A regulação responsiva contribui para uma atuação mais inteligente e efetiva da Antaq, desde que acompanhada de transparência, isonomia, responsabilização e segurança jurídica”, reforça.

Incentivo

Lima Filho acredita que a regulação responsiva incentiva tanto os agentes regulados que apresentam bom comportamento quanto aqueles que precisam melhorar sua atuação, pois busca adequar a resposta regulatória às características e às condutas de cada agente. “Pois os que estão bem avaliados querem manter o status quo, com fiscalizações menos frequentes, ao passo que aqueles que não estão tão bem vão procurar atingir este patamar de excelência para sofrer um número menor de ações fiscalizatórias”, define.

O diretor da Antaq lembra que, para aqueles que cumprem as normas, a Antaq pode reconhecer o histórico de conformidade, reduzir intervenções desnecessárias e privilegiar mecanismos de acompanhamento menos oneroso. Já para aqueles que apresentam irregularidades, a regulação responsiva permite adotar medidas educativas e orientativas, estimulando a correção voluntária das condutas, de acordo com ele.

“Caso o regulado não demonstre disposição para corrigir suas falhas ou recinda nas infrações, a Agência pode e deve intensificar sua atuação, aplicando medidas coercitivas e sanções proporcionais à gravidade da situação”, afirma.

Inscrições para o evento no link bit.ly/4i3cEg8.

PROGRAMAÇÃO

14 horas – Abertura

Marcos Clemente Santini, diretor-presidente de A Tribuna

14h10 – Pronunciamento

Tomé França, ministro de Portos e Aeroportos

Frederico Dias, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

14h30 – Palestra

Caio Farias, diretor da Antaq

15h – Painel – Estabilidade jurídica antes e depois do leilão

Alex Sandro de Ávila, secretário nacional de Portos

Daniel Pedreira Dorea, CFO da Santos Brasil

Alber Vasconcelos, diretor da Antaq

Keyla Boaventura, secretária de Controle Externo de Infraestrutura do Tribunal de Contas da União (TCU)

Renildo Barros, superintendente de Outorgas da Antaq

Tribuna Talks

Thiago Miller e Fabio Silveira, advogados

16h30 – Painel – Regulação responsiva: barreira ou incentivo para inovação e sustentabilidade?

José Renato Ribas Fialho, superintendente de Regulação na Antaq

Fábio Lavor, diretor-executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave)

Flávia Takafashi, líder do Mulheres a Bordo

Alexandre Billot, gerente-geral da Portocel

Tribuna Talks

Gilmara Temóteo, diretora-executiva da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph)

Pedro Neiva, advogado

Estudo sobre potencial dos portos brasileiros para energia eólica offshore é apresentado em São Paulo

PLATAFORMA: AGÊNCIA PORTO | CADERNO: ONLINE | 29.10.26

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), em parceria com o Ministério de Minas e Energia (MME) e a Agência Dinamarquesa de Energia (DEA), apresenta, nesta quarta-feira (28), durante o Brazil Windpower 2026, um estudo sobre a capacidade dos portos brasileiros para atender às demandas da indústria de energia eólica offshore, produzida a partir da força dos ventos em alto-mar.

Desenvolvido no âmbito da cooperação técnica entre Brasil e Dinamarca, com elaboração técnica da COWI, o levantamento realizou uma triagem de 43 portos e selecionou seis instalações para avaliação detalhada: Pecém (CE), Suape (PE), Porto Central (ES), Açu (RJ), Imbituba (SC) e Rio Grande (RS). O estudo identifica as condições atuais dessas instalações e as adaptações necessárias para apoiar a construção e a operação de futuros parques eólicos.

A chefe de Gabinete da Secretaria Nacional de Portos (SNP), Marina Bailão, destacou que o estudo oferece uma base técnica para orientar o planejamento portuário diante das demandas da energia eólica offshore. “Não há desenvolvimento competitivo da energia eólica offshore sem portos preparados. Esse diagnóstico nos ajuda a identificar prioridades, antecipar gargalos e qualificar o diálogo com o setor privado. Como as adaptações necessárias podem levar de cinco a sete anos ou mais, precisamos começar esse planejamento desde já, integrando as necessidades dessa nova indústria à preparação da infraestrutura portuária brasileira”, afirmou.

A diretora do Departamento de Transição Energética do MME, Karina Araújo, destacou que o estudo reúne informações técnicas para apoiar decisões de investimento e reforça a importância da articulação entre o planejamento energético e a infraestrutura portuária. “A atuação conjunta entre MME e o MPOR demonstra que o planejamento da transição energética brasileira caminha lado a lado com a logística portuária. Os seis portos mapeados provam a competitividade regional do Brasil, do Nordeste ao Sul”, afirmou.

O levantamento considera o marco legal estabelecido pela Lei nº 15.097/2025 e reúne informações para orientar o planejamento portuário e as decisões de investimento. A seleção das seis instalações não determina quais portos deverão ser utilizados pelos futuros empreendimentos, mas aponta oportunidades e desafios para o desenvolvimento da atividade no país.

Potencial e desafios

A análise indica que os portos avaliados apresentam características favoráveis ao desenvolvimento da eólica offshore, como localização estratégica, experiência com operações portuárias e offshore e possibilidade de aproveitamento de estruturas já existentes. Apesar desse potencial, nenhum deles está plenamente preparado para receber terminais dedicados a grandes projetos sem investimentos adicionais.

Entre os principais desafios estão a ampliação de áreas para armazenamento e montagem de equipamentos, o reforço da infraestrutura portuária e a adequação das operações às exigências desse tipo de atividade. Segundo o estudo, essas adaptações podem levar de cinco a sete anos ou mais, o que reforça a necessidade de planejamento prévio para acompanhar a implantação dos empreendimentos prevista entre 2032 e 2035.

Planejamento portuário

Além do diagnóstico, o estudo apresenta recomendações para orientar a atuação do poder público e da iniciativa privada. Entre as prioridades para o período de 2026 a 2028 estão a atualização dos instrumentos de planejamento portuário, o avanço da regulamentação da energia eólica offshore, a definição de áreas prioritárias para os projetos, o fortalecimento da articulação entre os órgãos envolvidos e o aperfeiçoamento do licenciamento ambiental.

Para o período de 2029 a 2032, o documento aponta ações voltadas à redução dos riscos para investimentos, ao desenvolvimento da cadeia produtiva e à qualificação da mão de obra.