

ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS



Clipping Diário

SEXTA-FEIRA 30.10.26

Ultracargo expande capacidade de terminal em Suape em 44 mil m³

PLATAFORMA: AGÊNCIA INFRA | CADERNO: ONLINE | 30.10.26

A Ultracargo iniciou operação para a expansão de seu terminal no Complexo Industrial e Portuário de Suape, em Ipojuca (PE). O investimento amplia em 44 mil m³ a capacidade de recepção, armazenagem e expedição, fortalecendo a infraestrutura logística da companhia e apoiando o desenvolvimento das cadeias de combustíveis, biocombustíveis e produtos químicos no Nordeste.

Segundo a Ultracargo, a expansão acompanha a evolução do mercado brasileiro de combustíveis e o desenvolvimento das atividades industriais e portuárias da região. O aumento da capacidade busca ampliar a flexibilidade operacional para atender ao crescimento da demanda e viabilizar novos negócios no complexo.

Nesse contexto, a Ultracargo destaca que seu terminal atende importadores, exportadores, distribuidores e indústrias, com estrutura para armazenar combustíveis, biocombustíveis, produtos químicos e petroquímicos. A unidade também conta com acesso rodoviário, proximidade de polos industriais e serviço de abastecimento de embarcações com combustível marítimo (bunker).

Esses serviços ampliam as alternativas logísticas disponíveis às empresas que operam na região. A localização do terminal também favorece a formação de estoques operacionais e contribui para a segurança do abastecimento de diferentes segmentos do mercado.

“Esta expansão reflete nossa visão de longo prazo para o desenvolvimento da infraestrutura logística brasileira. Ao ampliar a capacidade de Suape, criamos condições para acompanhar o crescimento dos nossos clientes, fortalecer cadeias produtivas estratégicas e contribuir para a competitividade do Nordeste e do Brasil”, destaca, em nota, Fulvius Tomelin, presidente da Ultracargo.

Porto acumula 141,4 milhões de toneladas movimentadas em 2026

PLATAFORMA: A TRUIBUNA | CADERNO: ONLINE | 30.10.26

O Porto de Santos registrou o maior volume de movimentação de cargas da história para o período de janeiro a setembro. Nos primeiros meses de 2026, os embarques e desembarques no complexo marítimo somaram 141,4 milhões de toneladas, um crescimento de 2% em relação ao recorde anterior, estabelecido no mesmo intervalo do ano passado.

De acordo com dados divulgados pela Autoridade Portuária de Santos (APS), as saídas de mercadorias responderam pela maior fatia do volume acumulado. “Os embarques totalizaram 104,3 milhões de toneladas, com acréscimo de 1,6%, enquanto os desembarques atingiram 37,1 milhões, crescimento de 2,9%”, apontou a APS.

O desempenho positivo no acumulado do ano foi impulsionado pela carga conteinerizada, que alcançou 47 milhões de toneladas entre janeiro e setembro, avanço de 3,2%. A movimentação chegou à marca recorde de 4,52 milhões de TEU (unidade de medida de um contêiner padrão de 20 pés) no período, alta de 3,5%.

Entre as demais categorias de carga no acumulado de nove meses, os granéis sólidos somaram 71,2 milhões de toneladas, avanço de 0,8%. Já os granéis líquidos registraram retratação de 5,6%, totalizando 7,9 milhões de toneladas no período.

CHUVAS Apesar do desempenho positivo no ano, o mês de setembro apresentou retratação no fluxo de mercadorias. “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”, informou a APS. A redução atingiu tanto os embarques, que caíram 7,8% (11,22 milhões de toneladas), quanto os desembarques, com recuo de 2,1% (4,28 milhões de toneladas).

A paralisação das operações devido ao tempo chuvoso afetou diretamente os granéis sólidos, segmento que recuou 13,4% no mês. A APS destacou que o embarque e o desembarque de produtos agrícolas como o milho, que teve queda de 41,5%, e o açúcar, com recuo de 22,3%, precisam ser obrigatoriamente interrompidos durante as precipitações para evitar a perda da carga.

Por outro lado, alguns segmentos reagiram e estabeleceram marcas positivas no mês. A movimentação de granéis líquidos alcançou 1,8 milhão de toneladas em setembro, alta de 0,8% sobre o mesmo mês de 2025 e melhor resultado da série histórica para o período. A operação de contêineres no mês também bateu recorde, somando 518,6 mil TEU, alta de 0,6%.

FATIA NACIONAL

O balanço da APS também detalhou o impacto do complexo santista na balança comercial do País. Nos primeiros nove meses de 2026, a participação acumulada do Porto de Santos na corrente comercial brasileira atingiu 27,7%, somando US$ 140,8 bilhões.

A China figurou como o principal parceiro comercial das operações locais. Do total de transações brasileiras com o exterior efetuadas via Santos, 30,8% tiveram o país asiático como origem ou destino, movimentando US$ 43,4 bilhões. No âmbito estadual, São Paulo liderou as origens e destinos das cargas que passaram pelo porto santista entre janeiro e setembro, concentrando 50,1% das transações comerciais.

APS lança licitação de R$ 9,2 milhões para contratar agência

A Autoridade Portuária de Santos (APS) abriu o processo licitatório número 55/2026 para a contratação de uma agência de publicidade. A empresa estatal, responsável pela administração do contrato em sua futura pública do Porto de Santos, fixou o valor do contrato em R$ 9,2 milhões por ano, com possibilidade de prorrogação e vigência por até cinco anos.

O certame será realizado na modalidade Melhor Técnica e Preço, regido pela Lei das Estatais (Lei 13.303/2016). As agências interessadas têm até o dia 23 de dezembro deste ano para efetuar a entrega das propostas.

FELINOS A APS publicou o edital de licitação eletrônica 59/2026 para a aquisição e fornecimento parcelado de “granulado sanitário para felinos”. A contratação tem como finalidade atender ao Programa de Controle de Animais Domésticos do Porto de Santos pelo prazo de 24 meses. Destinada exclusivamente à participação de microempresas e empresas de pequeno porte, a disputa ocorrerá na modalidade eletrônica por meio do sistema Licitações-e. O critério de julgamento adota o menor preço global do lote. Conforme o edital, as propostas comerciais e lances podem ser enviados até as 15h do dia 5 de novembro, data e horário marcados para o início da sessão pública e abertura da disputa de preços.

Segundo a APS, o edital completo e os documentos pertinentes ao processo já estão acessíveis para consulta pública na plataforma Licitações-e e na página oficial de licitações no site da autoridade portuária. O aviso oficial do certame foi publicado no Diário Oficial da União (DOU) no último dia 19.

Em nota, a administração do Porto informou os canais para esclarecimentos das empresas participantes. “Todos os questionamentos, pedidos de informações e impugnações a respeito do certame devem ser encaminhados unicamente à Comissão de Licitação, pelos e-mails aps.licitacoes@portodesantos.gov.br e daiana.barBosa@portodesantos.gov.br”, destaca-se na nota, ressaltando que as solicitações devem ser enviadas até cinco dias úteis antes da data marcada para a abertura da sessão pública. As respostas da comissão serão divulgadas no Portal Licitações-e e no site do Porto de Santos.

Balança comercial resiste a choques externos e caminha para 2º maior superávit da história

PLATAFORMA: ESTADÃO | CADERNO: ONLINE | 30.10.26

Mesmo com os choques externos decorrentes das tarifas aplicadas pelos Estados Unidos e da guerra no Oriente Médio, a balança comercial brasileira segue resiliente e caminha para atingir, em 2026, o segundo maior superávit da história. As oscilações no preço do barril do petróleo neste ano têm contribuído de forma significativa para os bons números das exportações brasileiras, mesmo com uma redução relativa do preço do petróleo no mês passado.

As mudanças no cenário externo levaram o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) a rever duas vezes a projeção do superávit da balança comercial. Inicialmente, a primeira estimativa, apresentada em abril, era de um superávit de US$ 72,1 bilhões, subindo para US$ 90 bilhões em julho — em meio à alta do petróleo tipo Brent — e, no início de outubro, a projeção caiu para US$ 84,4 bilhões — desta vez, influenciada pela redução relativa no preço do barril.

Estão projetados US$ 382,5 bilhões em exportações (número 9,8% maior do que no ano passado) e US$ 298,1 bilhões em importações (6,4% maior do que em 2025).

Caso se concretize a projeção atual, o resultado será o segundo melhor superávit comercial já registrado, atrás apenas do de 2023 (US$ 98,9 bilhões). E, se confirmado, o saldo será 24,0% maior do que o obtido em 2025, quando houve um superávit de US$ 68,1 bilhões.

Segundo os dados mais recentes — de janeiro até a terceira semana de outubro —, a balança comercial brasileira acumula superávit comercial de US$ 68,4 bilhões no ano, com US$ 305,7 bilhões em exportações e US$ 237,3 bilhões em importações.

Para o economista responsável pela área private na Eleva Invest e especialista em Relações Internacionais pela Columbia University, Gabriel Cintra, os US$ 84,4 bilhões de superávit projetados pelo MDIC são críveis, mas ainda representam uma projeção mais otimista do que a mediana do mercado. No Relatório Focus da última segunda-feira, 19, a mediana esperada para o ano subiu para US$ 80,15 bilhões. “O mercado vem ficando mais otimista, porém ainda projeta menos que o governo. Eu tomaria os US$ 80 bilhões como mais factível”, disse Cintra.

“Para chegar aos US$ 84,4 bilhões, faltam aproximadamente US$ 16,05 bilhões entre o restante de outubro e dezembro. Minha avaliação é que isso é plausível, diante do desempenho recente, mas depende da continuidade dos embarques, dos preços das commodities e das importações”, avaliou Cintra. Para 2027, a projeção do mercado é que o saldo da balança comercial fique abaixo do deste ano, em US$ 79,7 bilhões.

Petróleo impulsiona superávit

O diretor do Departamento de Estatísticas e Estudos de Comércio Exterior, Herlon Brandão, disse, no começo de outubro, que a receita com o petróleo exportado teve um crescimento de 77,3% em setembro e o produto se firma como o principal item de exportação no acumulado do ano,

totalizando US$ 43 bilhões (quase 30% maior que o valor no mesmo período de 2025, quando somava US$ 33,4 bilhões).

O fechamento do Estreito de Ormuz fez com que a China comprasse metade do petróleo vendido pelo Brasil, segundo dados do Conselho Empresarial Brasil-China (CEBC). As exportações de petróleo para a China cresceram 49% entre janeiro e setembro de 2026, na comparação com o mesmo intervalo de 2025, alcançando o recorde de US$ 21,8 bilhões para o período. As vendas dispararam após a guerra envolvendo o Irã ter interrompido o fornecimento a partir do Golfo Pérsico. A máxima histórica foi acompanhada pelo aumento de 27% no volume embarcado e pela alta de 16,8% no preço do produto.

A economista e professora da Fundação Getúlio Vargas (FGV) Carla Beni avaliou que o conflito acabou gerando esse efeito positivo para a balança brasileira, dado que o País é exportador de energia. “Diante de uma guerra, que é sempre uma tragédia, nós tivemos reações internas no País muito boas. A própria reação da Petrobras foi muito boa”, argumentou.

“O fato de a gente ter feito a alteração do preço e não trabalhar só com o PPI (Paridade de Preço Internacional) fez com que a gente não tivesse alteração de preço internamente, que a maioria dos países tem. Veja o que está acontecendo nos Estados Unidos com o preço dos combustíveis. E a gente conseguiu uma lucratividade recorde para a Petrobras, com uma distribuição de dividendos absurda”, prosseguiu Beni.

O economista Gabriel Cintra concorda que a externalidade positiva advinda do petróleo precisa ser enfatizada no resultado da balança comercial. Mas ele ponderou: “O governo contou mais com a sorte do que com o juízo”.

Abertura de novos mercados ajudou

Integrantes do governo Lula frisam que a alta nas exportações ocorre a despeito das tarifas impostas pelos Estados Unidos a produtos brasileiros. As vendas aos EUA têm caído desde o primeiro tarifaço, anunciado em agosto de 2025. No acumulado de janeiro a setembro de 2026, em relação ao mesmo período do ano anterior, as exportações para os Estados Unidos caíram 6,5% e atingiram US$ 27,46 bilhões. As importações também caíram, na ordem de 7,1%, e totalizaram US$ 31,79 bilhões. O Brasil segue tendo déficit na relação comercial com os EUA, de US$ 4,33 bilhões no acumulado deste ano.

O ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Márcio Elias Rosa, reforçou recentemente que o Brasil tem buscado ampla diversificação de mercado, especialmente diante das tarifas impostas pelos americanos. “A redução de 12,2% das exportações dos Estados Unidos para o Brasil foi assimilada. Seguimos outros mercados, para a China, para a Índia, para o Vietnã, para o Japão, para todos esses países”, afirmou Márcio Elias, em agosto.

Ao longo desta gestão, desde 2023, foram abertos 700 mercados, ante 241 do governo anterior, do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL). Essa ampliação é reconhecida também por especialistas. Para Carla Beni, da FGV, a abertura de mercados nesta gestão foi muito importante, em especial nos últimos dois anos de tarifaço da administração Trump. Ela destacou que o Brasil estava mal posicionado no cenário internacional, e o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) precisou restabelecer relações internacionais e firmar acordos logo de partida.

“Quando o presidente Lula assumiu em 2023, ele começou uma rodada internacional. Para quem está de fora e não trabalha com relações internacionais, com geopolítica, com comércio internacional, com nada disso, fica a espuma da crítica, mas aquilo foi muito necessário”, avaliou ela.

Outro ponto destacado pela economista foi o lançamento do plano Brasil Soberano — criado para proteger a indústria nacional contra a instabilidade internacional —, com a não aplicação da lei da reciprocidade aos EUA. “Essa também foi uma decisão bem interessante”, analisou Beni.

Em cerimônia em meados deste mês, o vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, ressaltou que o mundo não vive um bom momento, com duas guerras em curso e consequente inflação. “Não temos condão de parar guerra, mas o presidente Lula fez de tudo para baixar custos”, defendeu.

Guindaste derruba cabos de energia no mar e no cais do Porto de Santos;

PLATAFORMA: G1 | CADERNO: ONLINE | 30.10.26

Um guindaste instalado em uma barcaça atingiu cabos de energia da linha de transmissão da Usina Hidrelétrica de Itatinga, no Porto de Santos, nesta quinta-feira (29). Quatro cabos foram rompidos, e parte do canal de navegação precisou ser interditada. Ninguém ficou ferido.

A Capitania dos Portos de São Paulo informou que a navegação foi parcialmente suspensa a partir das 16h25. A restrição atinge os trechos 3 e 4 do canal, mas não afeta as travessias de passageiros entre Santos e Guarujá.

Segundo a Autoridade Portuária de Santos (APS), a navegação está suspensa a partir do armazém 29, no bairro Outeirinhos, em Santos, até o encerramento da ocorrência. Os terminais situados antes desse ponto, no sentido de entrada do porto, continuam recebendo embarcações normalmente.

A APS informou que providencia a retirada dos cabos que caíram no canal de navegação e no cais. Apesar do rompimento, o fornecimento de energia ao porto foi mantido por meio da Companhia Paulista de Força e Luz (CPFL).

O Patrulhamento Marítimo da Guarda Portuária abordou a equipe da barcaça para identificar os envolvidos.

🎾A linha de transmissão é responsável por transportar a energia elétrica gerada pela Usina Hidrelétrica de Itatinga, em Bertioga (SP), até o Porto de Santos, abastecendo 30% das operações do maior complexo portuário da América Latina.

Exportações de produtos beneficiados pelo acordo Mercosul-UE crescem 21%, diz governo

PLATAFORMA: FOLHA | CADERNO: ONLINE | 30.10.26

As exportações brasileiras de produtos beneficiados pelo acordo comercial entre Mercosul e União Europeia cresceram 21% entre maio e setembro de 2026, na comparação com igual período do ano passado. Os dados foram divulgados nesta quinta-feira (29) pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic).

O período corresponde aos primeiros cinco meses de aplicação provisória do acordo, que entrou em vigor em 1º de maio deste ano e prevê a redução ou eliminação gradual de tarifas de importação entre os dois blocos econômicos.

Segundo o ministério, os maiores aumentos nas vendas ao mercado europeu foram registrados nas exportações de abacates frescos (421%), mel (367%) e óleo de milho (266%).

A pasta também destacou o ferrossilício-manganês, com crescimento de 173%, o alumínio em bruto (107%) e os óleos combustíveis (102%). Além disso, houve avanço nas exportações de etanol (95,2%), óleo essencial de laranja (75,8%) e maçãs frescas (29%).

Segundo o Mdic, as exportações de transformadores elétricos à União Europeia passaram de zero, entre maio e setembro de 2025, para US$ 39 milhões (R$ 209 milhões) no mesmo período deste ano.

O dado divulgado nesta quinta-feira (29) contrasta com o que havia dito o ministro Márcio Elias Rosa este mês. Em evento com jornalistas, ele afirmou que as exportações brasileiras para a União Europeia aumentaram 30% entre maio e setembro —e não 21% como afirma agora o Mdic.

O governo atribui o desempenho à redução das barreiras tarifárias, que amplia a competitividade dos produtos brasileiros no mercado europeu. Os dados divulgados, porém, não permitem identificar isoladamente quanto do crescimento decorreu da entrada em vigor do acordo.

Negociado desde 1999, o tratado foi assinado em janeiro de 2026. O acordo estabelece regras comerciais para um mercado que reúne aproximadamente 720 milhões de pessoas e um PIB combinado superior a US$ 22 trilhões (R$ 118 trilhões).

Recursos de debêntures reforçam investimentos na infraestrutura de portos, aeroportos e hidrovias em todo o país

PLATAFORMA: AGÊNCIA PORTO | CADERNO: ONLINE | 30.10.26

Portos, aeroportos e hidrovias conectam regiões, empresas, negócios e pessoas. A modernização desses sistemas de transporte exige recursos de longo prazo e as debêntures vêm contribuindo para mobilizar capital privado em favor de projetos de infraestrutura.

De acordo com o levantamento mais atual do Ministério de Portos e Aeroportos, considerando em conjunto os setores portuário, aeroportuário e hidroviário, foram enquadrados 47 projetos, com R$ 29,2 bilhões em emissões de debêntures e R$ 47,5 bilhões em investimentos já desembolsados. O desembolso sinaliza que os recursos já avançaram para a execução dos investimentos em cada modal de transporte.

O que são debêntures

Debênture é um título de dívida emitido por uma empresa. Ao comprar o título, o investidor empresta recursos à companhia, que se compromete a devolver o valor de acordo com as condições definidas na emissão, incluindo prazo e remuneração. A empresa, por sua vez, pode usar a captação para financiar obras, ampliações, modernizações e equipamentos, diversificando suas fontes de recursos.

Em projetos de infraestrutura, esse mecanismo pode ajudar a captar recursos de longo prazo. A remuneração e a eventual concessão de benefícios tributários dependem das características do título e das regras aplicáveis, não são iguais para toda debênture.

Os investimentos em cada setor

Nos portos, recursos podem apoiar melhorias em terminais, acessos, armazenagem e equipamentos. Uma operação mais eficiente pode reduzir gargalos logísticos e beneficiar exportadores, importadores, produtores e consumidores.

Nos aeroportos, investimentos podem contribuir para ampliar ou modernizar terminais, pistas, sistemas de segurança e estruturas de apoio a passageiros e cargas. Uma rede mais preparada pode reforçar a conectividade entre cidades, apoiar o turismo e facilitar o transporte de mercadorias.

Já nas hidrovias, obras e equipamentos podem ajudar a aproveitar rotas fluviais e ampliar as alternativas para movimentar grandes volumes de carga. Com planejamento, segurança e atenção ambiental, esse modal pode fortalecer a integração regional e diversificar a logística nacional.

Benefícios sociais

A captação privada por meio de debêntures amplia as alternativas de financiamento de projetos que, muitas vezes, demandam investimentos elevados. Com recursos já desembolsados, as obras e melhorias podem avançar e produzir benefícios concretos à medida que entram em operação.

Uma infraestrutura de transporte mais moderna e integrada pode favorecer a atividade econômica, criar empregos durante a execução dos projetos e melhorar a circulação de pessoas e produtos. Também pode contribuir para reduzir atrasos e custos logísticos no abastecimento. Para a população, isso se traduz em melhores conexões entre regiões e em condições mais favoráveis para o desenvolvimento de negócios e serviços.

Esses ganhos dependem, naturalmente, de projetos bem executados, transparência, manutenção adequada e atenção aos impactos sociais e ambientais. O desembolso é uma etapa importante: o resultado final também será medido pela qualidade, segurança e eficiência dos serviços entregues à sociedade.

Financiamento à infraestrutura em funcionamento

No período 2023 a 2026, R$ 29,2 bilhões em emissões e R$ 47,5 bilhões em investimentos já foram desembolsados nos setores portuário, aeroportuário e hidroviário, modais do MPor. Somente neste mês de outubro, R$ 8,436 bilhões foram registradas em emissões para 18 projetos.

O impacto será percebido na infraestrutura que fica com portos mais eficientes, aeroportos mais preparados e hidrovias mais bem aproveitadas. É na transformação dos recursos em serviços confiáveis, oportunidades econômicas e benefícios compartilhados que o investimento ganha sentido para a sociedade.

Melhorias nos acessos ao Porto de Santos e expansão do Sistema Anchieta-Imigrantes são debatidas em Summit

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 30.10.26

A B3, em São Paulo, recebe em 17 de novembro o Summit Infra, evento promovido pelo Grupo Tribuna, com apoio institucional da Agência de Transporte do Estado (Artesp). Nele, haverá discussão sobre como impulsionar os investimentos em infraestrutura, modernizar corredores logísticos e aprimorar a integração entre modais. As inscrições podem ser feitas por meio do link.

A iniciativa busca discutir projetos que aproximem as demandas da Baixada Santista e do Porto de Santos dos principais corredores de transporte do Estado e do País.

Também se abordará como a integração de modais, os modelos de concessão e a participação da iniciativa privada podem contribuir para aprimorar a logística, facilitar o deslocamento de pessoas e fortalecer a competitividade econômica.

O diretor-presidente da Artesp, André Isper, fará a palestra de abertura, com o tema Infraestrutura em Transformação: o Papel da Regulação no Setor de Transportes.

O primeiro painel, Corredores Estratégicos: a Infraestrutura que conecta São Paulo ao Brasil, discutirá a modernização das rodovias, a ampliação da capacidade de transporte e os investimentos necessários para melhorar o escoamento de cargas. Entre os temas, estão a expansão do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) e melhorias nos acessos ao Porto de Santos.

Participam a diretora da Artesp Raquel França Carneiro, o diretor-geral de Concessões da EcoRodovias, Rui Klein, e o diretor-presidente da EPR, concessionária responsável pela Régis Bittencourt, José Carlos Cassaniga.

No segundo painel, Mobilidade em Rede: os Caminhos para Integrar Pessoas e Cidades, tratará da integração entre ônibus, trens, metrôs, Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e travessias hidroviárias. Estão confirmados nele a diretora da Artesp, Fernanda Rodrigues, Henrique Constantino, do Grupo Comporte, e a diretora-presidente da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), Ana Patrizia Lira.

O terceiro painel, Do Leilão à Obra: como Viabilizar os Grandes Projetos de Infraestrutura, tem confirmados a secretária estadual de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística, Natália Resende, o diretor-presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), Marco Aurélio de Barcelos Silva, e o responsável por Project Finance da XP Investimentos, Mattheus Santos.

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

PLATAFORMA: AGÊNCIA PORTO | CADERNO: ONLINE | 30.10.26

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.