

ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS



Clipping Diário

SEGUNDA-FEIRA 09.11.26

MPor prorroga consulta pública sobre Plano Setorial Portuário 2050

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 09.11.26

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), por meio da Secretaria Nacional de Portos (SNP), prorrogou até o próximo dia 15 o prazo para envio de contribuições à consulta pública sobre o Plano Setorial Portuário (PSPort) 2050, que terminaria na última quarta-feira.

O documento reúne diretrizes para orientar o desenvolvimento dos portos brasileiros e identificar as necessidades de infraestrutura do setor nas próximas décadas.

A proposta busca identificar onde poderá ser necessário ampliar a capacidade de movimentação de cargas, quais estruturas precisam de melhorias e como planejar os investimentos portuários de forma integrada aos demais modos de transporte. O plano também contempla temas como gestão portuária, inovação, sustentabilidade e adaptação às mudanças climáticas.

A consulta é aberta à sociedade civil, entidades do setor portuário, empresas e demais interessados. O objetivo é reunir contribuições de diferentes segmentos para o aperfeiçoamento do documento antes de sua consolidação.

Os documentos estão na Plataforma Brasil Participativo, mesmo canal pelo qual devem ser enviadas as sugestões, exclusivamente por formulário eletrônico. O link é bit.ly/4j3fKRy

As manifestações precisam ser identificadas e fundamentadas. Quando apresentadas em nome de órgãos públicos ou pessoas jurídicas, é necessário comprovar a representação do participante.

Plano

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.

Exportação de petróleo mais do que dobra, e superávit comercial do Brasil cresce 39% em outubro

Impulsionada pelo salto nas exportações de petróleo, a balança comercial brasileira registrou superávit de US$ 9,3 bilhões (R$ 51,2 bilhões) em outubro, alta de 39,4% ante o mesmo período de 2025 e valor recorde para o mês na série histórica iniciada em 1989, em valores nominais.

Dados do Mdic (Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços) divulgados nesta sexta (6) mostram que o saldo positivo foi resultado de US$ 37,8 bilhões em vendas e de US$ 28,4 bilhões em importações. Ambos os valores também são recordes para o mês.

Principal vetor do saldo recorde, a exportação de petróleo foi impulsionada por uma tempestade perfeita, provocada pelo aumento da produção nacional, pela menor demanda de refinarias no mercado interno e pela menor oferta no mundo por causa da guerra no Irã.

Nesse cenário, os embarques da commodity em outubro avançaram 122,6% em valor e 62,9% em volume na comparação com outubro do ano passado.

O petróleo foi o principal responsável pela forte alta nas exportações brasileiras para os Estados Unidos, que subiram 87% na comparação com o mesmo mês do ano passado.

Com isso, a participação da maior economia do mundo nas vendas externas do Brasil cresceu de 7,3% em outubro de 2025 para 11,4% no mês passado.

A commodity também estimulou o salto nas vendas brasileiras para a União Europeia, com avanço de 32% na comparação anual, com a participação do bloco nas exportações crescendo de 14,5% em outubro do ano passado para 16%.

Segundo Herlon Alves Brandão, diretor de estatísticas da Secretaria de Comércio Exterior do Mdic, os combustíveis foram responsáveis por mais da metade da alta nas vendas brasileiras para os EUA.

“O Brasil tem se consolidado como um importante fornecedor de petróleo em um cenário de restrição da oferta mundial, investindo em produção. Isso faz com que tenhamos capacidade de oferta para suprir a demanda global em um cenário de preço elevado”, disse.

No caso específico da União Europeia, ele diz que o Brasil é beneficiado pelo acordo com o bloco comercial, que prevê redução no Imposto de Importação do produto.

Bruno Cordeiro, analista de inteligência de mercado da StoneX, explica que o Brasil segue ampliando a extração de petróleo, principalmente do pré-sal, em uma tendência que deve se manter até 2030.

“Na ponta da demanda doméstica, algumas refinarias entraram em manutenção programada, promovendo paradas técnicas. Por isso, há menor capacidade de operação aqui dentro, e isso aumenta o excedente exportado que tivemos em outubro”, diz.

Lá fora, afirma Cordeiro, o cenário segue sendo de restrição da oferta da commodity vinda do golfo Pérsico, que continua debilitada por causa da guerra no Irã. “Nos últimos meses a oferta do golfo Pérsico aumentou, mas ainda é significativamente menor do que o observado no pré-guerra”, aponta ele.

De acordo com o especialista, de setembro para outubro houve um salto da participação americana nas vendas de petróleo brasileiro. “Os EUA exportam muito petróleo, mas os estoques comerciais estratégicos seguem muito abaixo da média histórica.”

O movimento de aumento na demanda pela commodity brasileira também pode ser observado na União Europeia e na Índia, segundo ele.

Cordeiro observa que o preço do barril tipo Brent subiu de US$ 102, em setembro, para US$ 107,9 em outubro. “Vimos avanço dos preços na cadeia como um todo. Tanto o volume quanto o preço das exportações cresceram, o que foi a combinação perfeita para elevar as receitas do petróleo”, aponta o analista da StoneX.

Além do avanço do petróleo, os dados do Mdic mostram que a agropecuária registrou uma alta de 12,8% nas exportações, sob impulso das vendas de soja e café não torrado.

A indústria de transformação, por sua vez, vendeu 7,7% a mais ao exterior, com maiores embarques de combustíveis, farelo de soja, celulose e carnes de aves.

Brandão ressaltou que, no caso dos EUA, também houve alta nas exportações de carne bovina, que avançaram mais de de 200%. Nesse caso, ele explica que o salto está relacionado à base de comparação mais fraca, já que o produto ainda estava sob o efeito das tarifas americanas no mesmo período de 2025.

“Num cenário marcado por tensões geopolíticas, o Brasil se mostra como um fornecedor confiável de energia e alimentos”, disse a secretária de Comércio Exterior, Tatiana Prazeres, à Folha.

Os números do Mdic mostram também que, do lado das importações, houve alta de 86,8% na chegada de combustíveis ao país, alta de 25,9% em bens de consumo, de 4% em bens de capital e de 2,7% em bens intermediários.

No acumulado de janeiro a outubro, o país soma um superávit comercial de US$ 71 bilhões, acima do saldo positivo de US$ 52,9 bilhões (R$ 291,4 bilhões) do mesmo período de 2025.

O resultado de outubro foi um pouco melhor do que o esperado pelo mercado, que previa, em pesquisa da Reuters, um saldo positivo de US$ 9 bilhões (R$ 49,7 bilhões).

Governo planeja 113 leilões e R$ 470 bi em investimentos até 2030

PLATAFORMA:BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 09.11.26

O governo do presidente reeleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT) planeja realizar ao menos 113 leilões nos setores de infraestrutura, energia e transportes de 2027 a 2030, segundo levantamento do Poder360 com base nas carteiras e nos cronogramas anunciados pelos Ministérios dos Transportes, de Portos e Aeroportos e de Minas e Energia.

A soma dos investimentos previstos ultrapassa R$ 474 bilhões, levando em conta projetos de concessões de rodovias, ferrovias, terminais portuários, aeroportos, hidrovias e ativos de transmissão de energia elétrica, além de outras modalidades de investimento previstas pelos ministérios.

Há ainda no planejamento os leilões de potência elétrica, que não têm estimativas de investimento divulgadas. O último dessa modalidade, realizado em março, movimentou R$ 515 bilhões em contratos para os vencedores.

No setor de transportes terrestres, o ministério comandado por George Santoro divulgou uma carteira com 36 leilões de rodovias e 18 de ferrovias. Para 2027, o objetivo é atrair R$ 102,68 bilhões em investimentos com 11 leilões rodoviários e R$ 160 bilhões para a malha ferroviária, por meio de chamamentos públicos ou concessões.

Na pasta de Portos e Aeroportos, a carteira lançada pelo ministro Tomé Franca projeta investimentos de até R$ 161,5 bilhões em terminais portuários, aeroportos e hidrovias para o ciclo de 2027 a 2030, considerando obras públicas, concessões, autorizações, linhas de crédito e financiamentos.

A carteira portuária prevê 34 leilões para o ciclo 2027-2030, com investimentos estimados de R$ 20,6 bilhões, além de 70 empreendimentos de autorizações portuárias que devem atrair R$ 33 bilhões. Para as hidrovias, uma das bandeiras da atual gestão, a meta é realizar até 6 concessões em 2027. Seriam as primeiras da história do setor.

O cronograma do MME (Ministério de Minas e Energia) inclui 7 leilões de ativos de transmissão de energia elétrica de 2027 a 2029. Para o ano que vem, serão 3 certames, com investimentos estimados em R$ 50 bilhões, segundo a Aneel (Agência Nacional de Energia Elétrica).

As disputas para contratação de potência elétrica são feitas por meio dos LRCaps (Leilões para Contratação de Reserva de Capacidade), divididos pelo governo por modalidade de geração. Serão 11 no período de 2027 a 2029, sendo 3 com possibilidade de uso de baterias, uma novidade no sistema elétrico. Os preços-teto serão definidos posteriormente pelo MME e pela EPE (Empresa de Pesquisa Energética) com base nas necessidades do sistema.

JUROS E PANORAMA FISCAL SÃO DESAFIOS

Para o Head de Infraestrutura da A&M (Alvarez & Marsal), Marcos Ganut, a taxa de juros e o cenário macroeconômico são fatores que devem pesar para as decisões de investimento no Brasil nos próximos 4 anos.

Esses indicadores influenciam diretamente a capacidade de captação das empresas que disputam projetos no mercado brasileiro e podem limitar a contratação de crédito, o endividamento e os investimentos necessários à execução dos empreendimentos.

Na avaliação de Ganut, há “um pouco de ansiedade” no setor sobre o direcionamento que o governo tomará na questão fiscal. “Tem um bom passo de espera para saber como isso vai aterrissar, de fato, para dizer qual vai ser a capacidade de captação desses players”, disse ao Poder360.

Independentemente do cenário econômico, o executivo defende que o setor de infraestrutura não deveria ter mudanças de rota substanciais nas transições de governo. Embora Lula tenha sido reeleito, haverá trocas relevantes no comando das pastas responsáveis pelos projetos.

“É um negócio que deve ser pensado em longo prazo. O governo deve pensar em longo prazo e o investidor sempre pensa em longo prazo. Quase nenhum ativo traz retorno em 4 anos. Na prática, quem decide entrar em um negócio desse já sabe que naturalmente vai passar por 30 anos, por vários ciclos de governo, com eventual troca de poder”, declarou.

SETORES EM MOMENTOS DISTINTOS

Enquanto rodovias e transmissão de energia são segmentos consolidados no país, o governo tenta avançar em áreas como ferrovias e hidrovias, que enfrentam obstáculos ambientais, sociais, financeiros e logísticos.

O setor rodoviário é considerado um dos mais maduros por representantes do mercado. Há atualmente de 4 a 5 empresas bem estabelecidas, com uma extensa carteira de projetos previstos para os próximos anos. A dúvida, segundo especialistas ouvidos pelo Poder360, é quanto essas companhias ainda conseguem absorver em novos ativos, caso outros concorrentes não ampliem sua participação.

Já o setor de transmissão é considerado um dos mais seguros para investidores. Ao Poder360, a presidente da Abrate (Associação Brasileira das Empresas de Transmissão de Energia Elétrica), Talita Porto, disse que o segmento transmite confiança ao mercado pela resiliência e pela previsibilidade das receitas, com mecanismos como a RAP (Receita Anual Permitida), estabelecida em leilão.

Na última disputa do ano no setor, o governo contratou R$ 8,9 bilhões em investimentos em linhas de transmissão na 6ª feira (30.out), mesmo depois do choque eleitoral no dólar e nos juros futuros. Para 2027, a projeção é de R$ 50 bilhões em 3 certames. As concessões são de 30 anos. O leilão teve como vencedores 4 grupos espanhóis e 1 português. Segundo Talita, companhias de outros países devem participar das próximas disputas.

O setor ferroviário apresenta o cenário mais complexo. O governo tenta avançar inicialmente com uma carteira de 8 projetos que não saiu do papel em 2026. Projetos ferroviários exigem investimentos elevados na construção e têm longo prazo de retorno financeiro, o que reduz a atratividade para investidores e dificulta a viabilização dos empreendimentos.

O Ministério dos Transportes fez apresentações a investidores na China e em Londres ao longo do ano e espera atrair capital estrangeiro para as concessões. Em paralelo, anunciou uma série de mecanismos de financiamento para dividir os custos dos projetos com a iniciativa privada. A iniciativa parte de um diagnóstico de que a combinação de recursos públicos e privados será necessária para viabilizar empreendimentos desse porte.

Segundo Ganut, da A&M Infra, trechos menores e com cargas mais pontuais são modalidades de concessão que funcionam com mais eficácia. Ele avalia que o governo terá dificuldade para leiloar trechos mais longos.

Coalizão prioriza 15 medidas para descarbonizar transportes até 2030

PLATAFORMA: AGÊNCIA INFRA | CADERNO: ONLINE | 09.11.26

A Coalizão para a Descarbonização dos Transportes definiu 15 alavancas prioritárias, entre as 90 medidas mapeadas em 2025, para orientar a implementação de ações voltadas à redução das emissões do setor até 2030. A nova etapa da iniciativa, que reúne mais de 120 organizações, concentra cerca de 85% do potencial de descarbonização identificado pelo grupo para 2050 e prevê a criação de mecanismos de monitoramento para acompanhar os resultados e identificar obstáculos à execução dos projetos.

As prioridades incluem a expansão de ferrovias e hidrovias, a eletrificação de veículos, a ampliação do uso de biocombustíveis e medidas de eficiência operacional. Entre as propostas estão a modernização das frotas, a otimização de rotas ferroviárias, a redução do tempo de espera de embarcações nos portos, a expansão do transporte coletivo sustentável e o aumento do uso de combustíveis de menor emissão nos diferentes modais.

A presidente do Instituto Motiva, Renata Ruggiero, afirmou à Agência iNFRA que a nova etapa busca superar obstáculos que dependem da atuação conjunta de diferentes setores da economia. “O primeiro momento [em 2025] foi para a gente entender e conversar o que precisa acontecer. Este segundo momento é falar ‘agora o que a gente vai precisar fazer para destravar mesmo e acelerar essa agenda.’”

Projeções elaboradas pela coalizão apontam que, sem novas ações, as emissões anuais dos transportes brasileiros poderão crescer 63% até 2050, passando de aproximadamente 260 milhões de toneladas de CO2 equivalente, em 2023, para 424 milhões de toneladas.

A implementação das 90 medidas mapeadas poderia reduzir esse volume projetado em cerca de 68%, para 137 milhões de toneladas anuais. Para colocar todas em prática, por sua vez, a necessidade de investimentos ronda R$ 600 bilhões. Não há ainda uma estimativa de custos sobre as 15 rotas prioritárias.

A diretora executiva corporativa do CEBDS (Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável), Daniela Mignani, explicou que o novo ciclo amplia a integração dos trabalhos de transportes com as coalizões de energia elétrica, mineração e agricultura. A intenção é identificar obstáculos comuns e coordenar medidas que dependem de mais de um setor, especialmente nas áreas de eletrificação e biocombustíveis.

“Cada empresa e cada setor mantém a sua decisão de investimento, mas a gente passa a contar com uma agenda comum para enfrentar os obstáculos que cada setor ou empresa não consegue resolver sozinho”, afirmou Daniela.

A Coalizão para a Descarbonização dos Transportes começou a ser estruturada em 2024, com foco na elaboração de um diagnóstico sobre as possibilidades de redução de emissões. O movimento é liderado pelo CEBDS, pela Motiva, pelo Sistema Transporte (CNT, SEST SENAT e ITL) e pelo Observatório Nacional de Mobilidade Sustentável do Insper, com apoio técnico do BCG (Boston Consulting Group).

Monitoramento e compromissos

Para acompanhar a implementação das prioridades, a coalizão desenvolveu uma estrutura de governança que prevê a centralização dos indicadores no Núcleo Intersetorial do Clima, plataforma que deverá reunir informações sobre os avanços das medidas de descarbonização e as condições necessárias à sua execução. No caso dos transportes, estão previstos mais de 100 indicadores, que permitirão acompanhar tanto a evolução das 15 alavancas prioritárias quanto o cumprimento das condições necessárias para viabilizá-las.

Considerando também as coalizões de energia elétrica, mineração e agricultura, a previsão apresentada pelo CEBDS é de aproximadamente 33 alavancas, 66 habilitadores e 150 indicadores. A instituição ficará responsável pela coordenação executiva das coalizões e pelo acompanhamento dos resultados.

As alavancas prioritárias, segundo a coalizão:

Expansão dos modos ferroviário e aquaviário

Adoção de veículos híbridos

Expansão de veículos 100% elétrico

Aumento do uso de etanol

Aumento do uso de outros biocombustíveis

Modernização e renovação da frota atual

Otimização inteligente de rotas e frotas

Adoção de biocombustíveis como alternativa via mistura com diesel fóssil

Expansão de infraestrutura e otimização da gestão de atracação

Viabilização da adoção de biocombustível em embarcações

Aprimoramento da gestão operacional e trajetórias de pouso e decolagem

Intensificação do uso de Bio-SAF

Adoção de mecanismos de otimização de rotas

Expansão do transporte coletivo sustentável, como faixas exclusivas de ônibus, trens urbanos e VLTs

Intensificação de soluções que promovam emissões veiculares próximas de zero

Investimentos

Um estudo divulgado em outubro pelo CEBDS, elaborado com a participação de Banco do Brasil, Bradesco, Caixa, Itaú e Santander, além do apoio técnico do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) e da EY, identificou oito barreiras que dificultam a transformação de recursos disponíveis em investimentos climáticos concretos.

O levantamento integra a contribuição brasileira ao Baku to Belém Roadmap to 1.3T, iniciativa que busca mobilizar pelo menos US$ 1,3 trilhão por ano em financiamento climático para países em desenvolvimento até 2035.

Entre os principais obstáculos identificados estão a falta de projetos suficientemente preparados para receber financiamento, a ausência de contratos de longo prazo que garantam receitas futuras, dificuldades para compartilhar riscos e a inadequação das condições de crédito às características dos empreendimentos.

O estudo também aponta que 85% dos 35 grupos de atividades analisados entre os elegíveis ao Fundo Clima ainda não reúnem todas as condições que facilitam o acesso ao financiamento. A avaliação abrange atividades de diferentes setores da economia, incluindo transportes, indústria e energia, e considera as condições de mercado, não a viabilidade individual de cada projeto.

Segundo Mignani, projetos de baixo carbono que envolvem novas tecnologias ainda enfrentam dificuldades para acessar financiamento devido à falta de dados e de previsibilidade de receitas. “É preciso capitais mais pacientes pra investir nessas iniciativas”, afirmou. Mignani explicou que a estruturação desses projetos também exige tempo e aprofundamento técnico, além de condições de financiamento compatíveis com seus riscos e prazos de retorno.

Mudança da matriz

A ampliação da participação de ferrovias e hidrovias no transporte de cargas é uma das principais frentes priorizadas pela Coalizão para reduzir as emissões do setor. A proposta busca diminuir a dependência do transporte rodoviário, que ainda concentra a maior parte da movimentação de mercadorias no país.

Segundo as projeções da Coalizão, a participação de ferrovias e hidrovias na matriz de transporte de cargas poderá passar de aproximadamente 30% para 55% até 2050. Entre as medidas priorizadas estão a otimização de rotas e frotas ferroviárias e a redução dos tempos de espera e atracação de embarcações.

A presidente do Instituto Motiva lembrou que muitos investimentos exigem uma escala mínima para acessar determinados instrumentos financeiros. Isso significa que a articulação entre empresas deverá avançar também na formação de projetos conjuntos, com condições técnicas e econômicas para receber financiamento.

A descarbonização também dependerá da substituição gradual dos combustíveis fósseis por alternativas de menor emissão nos diferentes modais, inclusive na parcela do transporte de cargas que continuará sendo realizada por rodovias. Para isso, a Coalizão priorizou o aumento do uso de etanol e de outros biocombustíveis no transporte rodoviário, sua adoção em operações ferroviárias e aquaviárias e a intensificação do uso de Bio-SAF, combustível sustentável de aviação produzido a partir de biomassa. As projeções da iniciativa apontam que o consumo anual de biocombustíveis poderá crescer de aproximadamente 30 bilhões para 55 bilhões de litros até 2050.

Articulação com o governo

A nova etapa da coalizão também prevê a intensificação da interlocução com o governo federal para viabilizar as propostas, principalmente em questões relacionadas a investimentos em infraestrutura, financiamento e regulação. As empresas pretendem apresentar as prioridades identificadas pela iniciativa à equipe de transição do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, reeleito em outubro. “Os diagnósticos já foram feitos, os estudos já foram feitos, os levantamentos já foram feitos. Agora é implementação na veia, acompanhar indicador e implementar”, afirmou a diretora executiva corporativa do CEBDS.

Ciberataques ameaçam paralisar as operações no setor portuário

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 09.11.26

O olhar para a cibersegurança tem de evoluir nos portos na mesma proporção em que a tecnologia avança. O tema estará em debate no Congresso Latino-Americano de Portos 2026, promovido pela Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA Latam) entre 1º e 4 de dezembro, na Cidade da Guatemala. O Grupo Tribuna é parceiro do evento.

Um dos integrantes do painel “Cibersegurança: a ameaça invisível que desafia os portos”, marcado para 2 de dezembro, será Rodrigo Díaz, supervisor de Tecnologia da Informação (TI) na Terminal 6 S.A. Trata-se de um porto e complexo agroindustrial privado às margens do Rio Paraná, em Puerto General San Martín, na Argentina.

Díaz lembra que, há uma década, o cibercrime no setor marítimo voltava-se para a espionagem ou para a fraude administrativa, mas hoje o cenário é bem diferente. “A ameaça número um é o ransomware, mas com um propósito bastante distinto. Os criminosos não invadem mais apenas para roubar bancos de dados ou informações aleatórias; eles atacam para paralisar a operação física”, explica ele, que também é consultor de cibersegurança no escritório da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal).

Ransomware é um tipo de software malicioso (malware) que sequestra os dados ou o sistema de uma vítima e exige o pagamento de um resgate (geralmente em criptomoedas) para liberar o acesso. “E por que fazem isso? O cibercrime compreendeu que, na logística, tempo é dinheiro, e que manter um porto paralisado cria uma poderosa ferramenta de extorsão”, detalha Díaz.

O profissional explica que o phishing e a engenharia social continuam sendo os vetores de ataque mais comuns, potencializados, atualmente, por ferramentas de inteligência artificial.

Phishing é um tipo de golpe cibernético em que criminosos se passam por empresas, bancos, órgãos oficiais ou pessoas de confiança para enganar as vítimas e roubar dados confidenciais, como senhas, números de cartão de crédito e documentos. A engenharia social é uma técnica de manipulação psicológica que explora o comportamento humano para induzir as pessoas a divulgarem informações confidenciais, entregarem dinheiro ou realizarem ações prejudiciais a si mesmas ou a suas empresas.

“A isso soma-se a exploração de vulnerabilidades de ‘dia zero’ (zero-day) ao longo de toda a cadeia, o que permite que um ataque em larga escala se propague lateralmente com grande rapidez”, completa.

Uma vulnerabilidade de dia zero é uma falha de segurança em um software, hardware ou firmware totalmente desconhecida pelo fabricante do sistema ou pela comunidade de segurança. O termo “dia zero” refere-se ao fato de que os desenvolvedores têm zero dias para criar uma correção, pois a brecha já foi descoberta e pode estar sendo explorada ativamente por cibercriminosos antes mesmo que o público saiba de sua existência.

Consequências

Díaz comenta que as consequências imediatas de um ciberataque às operações portuárias envolvem, no mínimo, custos operacionais elevados, sem deixar de considerar os danos à reputação.

“Quando um porto sofre um ataque que resulta em paralisação operacional, o impacto é físico e imediato. Isso significa que caminhões ficam retidos na entrada, formando filas que afetam a comunidade ao redor do porto; navios permanecem fundeados, impossibilitados de operar; e cargas perecíveis ou insumos médicos correm o risco de serem perdidos. No aspecto econômico, os prejuízos chegam à casa dos milhões logo no primeiro dia”, lista.

Não se trata apenas do que o terminal deixou de ganhar. “Há também os custos decorrentes de atrasos para os exportadores, as penalidades contratuais e o impacto direto nos prêmios de seguros marítimos — nos quais as apólices penalizam severamente as organizações que não conseguem demonstrar resiliência operacional”, observa.

Vulnerabilidades

Com a integração de múltiplas tecnologias para garantir a eficiência dos portos modernos, a superfície de ataque aumentou, segundo Díaz. “A vulnerabilidade estrutural mais significativa reside na convergência entre o mundo de TI (Tecnologia da Informação) e o mundo de TO (Tecnologia de Operação)”, afirma.

Na TI, o software desempenha o papel principal e pode ser atualizado com relativa facilidade. Já no mundo de TO — composto, por exemplo, por guindastes ou controladores lógicos programáveis (CLPs) —, que é fortemente baseado em hardware e softwares embarcados, há equipamentos que podem estar em operação há mais de 15 anos, tornando a atualização um processo muito mais complexo.

“Um invasor pode entrar por meio de um simples e-mail administrativo e, na ausência de uma segmentação adequada, mover-se lateralmente até assumir o controle do sistema de operação de terminal ou dos acessos automatizados. A isso soma-se a vulnerabilidade da cadeia de suprimentos estendida: o porto troca dados diariamente com despachantes, transportadoras e depósitos alfandegados”.

TCU suspende licitação da APS para concessão da Usina de Itatinga

PLATAFORMA: BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 09.11.26

O Tribunal de Contas da União (TCU) protocolou uma medida cautelar que suspende provisoriamente o projeto de concessão da Autoridade Portuária de Santos (APS) para a Usina Hidrelétrica de Itatinga, localizada em Bertioga (SP). A decisão da Corte ocorreu após identificar indícios de irregularidades no edital que prevê a exploração do complexo à iniciativa privada.

O Acórdão n° 2619/2026 homologou a medida cautelar determinada pelo ministro Benjamin Zymler durante o plenário do Tribunal em setembro.

A análise do TCU identificou quatro pontos que exigem esclarecimentos voltados aos critérios técnicos e preço; produção de hidrogênio verde; questões regulatórias e assimetria de informações.

No caso do hidrogênio verde, os técnicos identificaram uma possível incompatibilidade entre o caráter facultativo da atividade e sua utilização como critério técnico eliminatório no processo licitatório. Outro ponto envolve os estudos elaborados pela empresa Estratégica Engenharia, no âmbito do Chamamento Público nº 03/2024, que teriam sido utilizados na estruturação do edital sem disponibilização integral aos demais participantes, criando uma possível assimetria de informações.

A situação da hidrelétrica perante a Aneel também foi considerada um dos principais obstáculos à continuidade da licitação. Segundo informações da agência apresentadas ao TCU, o pedido de regularização da usina foi arquivado. Além disso, a futura empresa responsável pela exploração do empreendimento precisará obter uma autorização específica para geração de energia, uma vez que não poderá assumir automaticamente o regime jurídico atualmente aplicado à APS.

Na medida cautelar, o ministro Benjamin Zymler determinou que a APS suspendesse os procedimentos e apresentasse esclarecimentos no prazo de até 15 dias, especialmente sobre a retomada da licitação enquanto ainda estavam pendentes análises do TCU. A decisão também alertou para a possibilidade de anulação do edital e dos atos decorrentes do processo, caso as irregularidades sejam confirmadas.

APS

Em nota, a Autoridade Portuária de Santos informou que já apresentou ao Tribunal os esclarecimentos solicitados, acompanhados de manifestações e documentos técnicos, jurídicos e econômico-financeiros que fundamentam a regularidade da licitação e a consistência da modelagem adotada. A companhia reforçou que trata-se de uma suspensão provisória e não representa julgamento definitivo sobre a regularidade do certame.

A APS reitera que permanece à disposição para prestar informações complementares ao TCU e aguarda análise das manifestações, observando integralmente a determinação cautelar.

Segundo a empresa que administra o Porto de Santos, o projeto chegou a ser questionando perante a Justiça Federal, na qual as questões submetidas foram analisadas e validadas. Ou seja, de acordo com a APS, a única medida que impede o avanço do certame é a medida cautelar do TCU.

Ao defender o projeto, a APS diz que a licitação busca viabilizar investimentos e assegurar o aproveitamento sustentável do complexo de Itatinga.

Concessão

Pelo projeto, a empresa vencedora da licitação deverá realizar intervenções para ampliar a potência instalada de 15 megawatts (MW) para 18 MW, além de modernizar os sistemas eletromecânicos, hidráulicos e civis da usina. O empreendimento também contempla a recuperação de uma linha de transmissão de aproximadamente 30 quilômetros, responsável pelo transporte da energia produzida.

A modelagem prevê investimentos de aproximadamente R$ 200 milhões, a serem realizados durante 20 anos de contrato, com possibilidade de prorrogação.

Como contrapartida, a futura cessionária deverá garantir o fornecimento prioritário e gratuito de parte da energia gerada para atender ao consumo interno da APS. A energia excedente poderá ser comercializada, criando uma fonte de receita para a empresa responsável pela operação.

Além da infraestrutura energética, o projeto contempla a revitalização da Vila de Itatinga, conjunto histórico formado por 61 residências e equipamentos comunitários. A proposta prevê a recuperação das edificações e a possibilidade de desenvolvimento de atividades voltadas ao turismo histórico, cultural e ecológico, aproveitando o patrimônio arquitetônico e ambiental da região.

Construída entre 1904 e 1910, a Usina de Itatinga é considerada um dos marcos históricos da engenharia nacional e permanece em operação sob responsabilidade da Autoridade Portuária.

Santos Brasil investirá R$ 3,5 bi na expansão da capacidade em SP

PLATAFORMA: BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 09.11.26

A Santos Brasil apresentou um plano de investimento de R$ 3,5 bilhões no Porto de Santos, até 2030, para expansão do terminal de contêineres (Tecon), do terminal de veículos (TEV) e para a criação de uma área para carga geral e de projeto. O aporte está vinculado à antecipação da renovação do contrato de concessão do TEV, que termina em 2035, por mais 25 anos e da anexação para atividade portuária da Prainha, uma área ao lado do terminal de veículos que pertence à União e hoje ainda é parcialmente ocupada por moradias. Cerca de 40% do valor é para equipamentos.

O plano detalhado foi apresentado oficialmente à Autoridade Portuária de Santos (APS) e em uma reunião na quinta-feira (5), em Brasília, com representantes do Ministério de Portos e da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários).

Pelo projeto, o TEV será deslocado para a área da Prainha com mais um berço de atracação. Com isso, o Tecon passaria a ocupar parte do terreno onde hoje está instalado o terminal de veículos e uma nova área para carga geral e de projetos seria criada entre os dois terminais. Ao final do investimento, a capacidade anual de movimentação de cargas do Tecon subiria de 3 milhões de Teus (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) para 4 milhões de Teus, expansão de 33%. A empresa deve fechar 2026 com 2,9 milhões de Teus movimentados, perto do limite.

Já o TEV subiria sua capacidade cerca de 310 mil veículos por ano para 360 mil unidades, alta de 16%. A nova área de carga geral e de projetos poderá movimentar até 239 mil toneladas por ano com um berço específico e ficará dentro do contrato de concessão do TEV.

Haverá ainda um ganho logístico com um novo pátio ferroviário para receber e operar trens inteiros com 1,6 mil metros, reduzindo o tempo de descarregamento de contêineres das atuais 12 horas para 3 horas.

“O porto hoje está perto das 200 milhões de toneladas e o que temos de imediato é aumentar a capacidade do que já existe. Quando falamos de contêineres estamos nós, a DP World [Dubai Ports] e a BTP [parceria entre MSC e Maersk]. E para o futuro o STS-10 que ainda continua em discussão”, diz Antônio Carlos Sepúlveda, presidente da Santos Brasil. “Nosso projeto é uma ponte até o STS10 ficar pronto.”

Para 2027, a expectativa é que Santos movimente 6,3 milhões de Teus. Para 2030 esse volume é estimado em 7 milhões de Teus. “Esse volume deve ser antecipado. A reforma tributária, com o fim dos benefícios fiscais para outros Estados, deve acelerar o crescimento de carga em Santos. Com impacto nas duas cargas que trabalhamos [contêineres e veículos]”, avalia o executivo.

Ao defender a anexação da Prainha, Sepúlveda afirma que é “o melhor aproveitamento que se pode dar à área, o mais eficiente”. “A União pode licitar a área, é um direito dela, mas ela [área] sozinha tem dificuldades de acesso. Essa área sozinha não se viabiliza, não teria escala para contêineres, não conseguiria receber navios maiores”, garante o executivo.

O ex-presidente da APS e sócio da 4Infra, Casemiro Tércio, avalia que até é possível instalar um terminal de contêineres na área da Prainha, mas ele teria dificuldades de se viabilizar economicamente. “O custo é diluído por tonelada movimentada. Um terminal de contêineres pequeno hoje não é viável em qualquer parte do mundo”, diz.

Com o projeto de expansão, segundo Sepúlveda, no futuro o Porto de Santos teria dois terminais de contêineres grandes – Santos Brasil e STS10 – e dois médios, o da BTP e o da DP Worlds. O STS10 é estimado em 3,2 milhões de Teus de capacidade, o que Tércio questiona. “Na minha avaliação não passa de 2,7 milhões de Teus.”

O plano agora vai cumprir um rito burocrático que começa com a abertura de consulta pública que pode ocorrer ainda nesta semana, com a audiência pública prevista para o dia 24 e o encerramento dessa etapa com expectativa para o dia 30 deste mês.

“Como existe uma substituição de área, que é a transferência do TEV, regulatoriamente é obrigatória a consulta pública, com a audiência. Como temos a questão da comunidade que está sendo deslocada, é ainda mais recomendável que se faça a consulta pública”, explica Bruno Stupello, diretor de desenvolvimento de projetos estratégicos da empresa.

Os moradores da Prainha estão sendo realocados para outras áreas dentro de um programa social coordenado pela APS, prefeitura do Guarujá e o governo do Estado de São Paulo. Cerca de 1,1 mil famílias ainda vivem no local e perto de 1,5 mil já saíram.

Após a audiência pública, o projeto segue para a Antaq, onde será analisado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e a viabilidade da prorrogação antecipada da concessão do TEV. Depois vai para o Tribunal de Contas da União (TCU).

Sepúlveda estima que até meados de 2027 esse processo burocrático esteja concluído. A empresa precisaria ainda de cerca de um ano para obter as licenças necessárias para iniciar as obras. “A ideia é ao longo de 2028 começar as obras e, por fases, ter os terminais funcionando com nova capacidade entre 2029 e 2030.”

Os recursos para o plano de expansão devem sair, principalmente, do fluxo de caixa da companhia e, se necessário, complementados por debêntures de infraestrutura. A Santos Brasil hoje é controlada 100% pela francesa CMA CGM – uma das maiores transportadoras de contêineres do mundo – e não há expectativa de aporte financeiro externo no projeto. A carga dos navios da controladora representa 40% do total movimentado pela Santos Brasil.

Além dos ativos em Santos, a empresa opera outros dois terminais de contêineres instalados em Imbituba (SC) e em Vila do Conde (PA), um de carga geral em Imbituba e três de granéis líquidos em Itaqui (MA).

Portos europeus: o PCS como infraestrutura estratégica

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 09.11.26

Em março de 2026, a Comissão Europeia lançou a Estratégia Portuária Europeia, estabelecendo diretrizes para fortalecer a competitividade, a segurança, a resiliência e a sustentabilidade dos portos do continente. Em outubro, um estudo publicado pelo Parlamento Europeu voltou a examinar os desafios do setor e as prioridades para a implementação dessa agenda, com recomendações sobre digitalização, descarbonização, segurança e conectividade logística.

A iniciativa europeia parte de uma constatação fundamental: os portos deixaram de ser apenas pontos de passagem de mercadorias. São ativos estratégicos para a economia, a segurança e a autonomia dos países, em um cenário de tensões geopolíticas, ameaças cibernéticas, crime organizado e necessidade de acelerar a transição energética.

Nesse contexto, a transformação digital assume papel central. E um instrumento merece atenção especial: o Port Community System (PCS), plataforma que integra informações e processos de autoridades públicas, terminais, transportadores, agentes marítimos e demais participantes da comunidade portuária.

O PCS é a espinha dorsal tecnológica da competitividade e da inovação portuária, além de uma infraestrutura crítica de resiliência geopolítica e transição ecológica.

Essa importância vai muito além da automação de procedimentos. Ao promover o compartilhamento seguro e tempestivo de informações, o PCS contribui para aumentar a previsibilidade das operações, reduzir ineficiências, antecipar gargalos e melhorar a coordenação entre os elos da cadeia logística. A integração de dados também pode apoiar a identificação de anomalias e a resposta a interrupções, desde que acompanhada de robustas medidas de cibersegurança, redundância e continuidade operacional.

Na agenda ambiental, a digitalização favorece a coordenação dos fluxos de cargas, veículos e embarcações, ajudando a reduzir esperas, deslocamentos improdutivos e emissões. Também cria condições para monitorar indicadores e orientar decisões que conciliem eficiência operacional e descarbonização.

A experiência europeia oferece uma reflexão oportuna para o Brasil. Embora tenhamos desafios e estruturas institucionais próprios, a competitividade dos nossos portos depende cada vez mais da integração de dados, da interoperabilidade dos sistemas e da capacidade de responder a riscos que ultrapassam os limites físicos dos terminais.

Precisamos avançar para um planejamento portuário nacional que articule infraestrutura física e digital, segurança cibernética, inovação, resiliência logística e sustentabilidade. Isso exige visão de longo prazo, cooperação entre os setores público e privado e governança capaz de transformar iniciativas isoladas em resultados para toda a cadeia do comércio exterior.

A lição é clara: preparar os portos para o futuro não significa apenas ampliar cais, canais e capacidade de movimentação. Significa também construir inteligência compartilhada. Nesse caminho, o PCS deve ser reconhecido como parte essencial da infraestrutura estratégica do País.

Principal problema do Brasil é o transporte, afirma setor industrial

PLATAFORMA: BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 09.11.26

Aproximadamente 75% dos empresários industriais consideram o setor de transportes como o principal gargalo da infraestrutura do País, segundo a pesquisa da Confederação Nacional da Indústria (CNI). A percepção é acompanhada de avaliações positivas baixas dos modais portuário (44%), rodoviário (38%), hidroviário (27%) e ferroviário (21%). Segundo o levantamento, 98% das empresas utilizam rodovias para transporte de cargas, inclusive em trajetos de longa distância.

Entre as empresas que utilizam o modal rodoviário, 49% transportam cargas por distâncias superiores a 800 quilômetros. Desse total, 23% percorrem mais de 1,6 mil quilômetros. Para a CNI, os dados evidenciam a dependência do transporte rodoviário no Brasil e a necessidade de ampliar a integração com outros modais, como ferrovias, hidrovias e cabotagem, especialmente em percursos mais longos.

“Existe uma grande insatisfação dos empresários com algumas áreas da infraestrutura brasileira. O levantamento aponta problemas como rodovias em más condições, trechos ferroviários abandonados, limitações de acesso e capacidade nos portos, falhas no fornecimento de energia, dificuldades de conectividade à internet e restrições para o tratamento e a destinação de efluentes”, afirma o presidente da CNI, Ricardo Alban.

A pesquisa também aponta disposição dos empresários para mudar parte das operações de transporte caso houvesse infraestrutura adequada. Entre as empresas que utilizam rodovias, 45% afirmaram que transferiram ao menos parte das cargas para outros modais nessa situação. Entre as alternativas apontadas pelo grupo, o transporte ferroviário aparece na frente, com 67% das menções, seguido pelo aérea (21%), cabotagem (6%), portuário (3%) e hidroviário (3%).

Ferrovias

A avaliação da infraestrutura ferroviária é a mais negativa entre os modais pesquisados. Apenas 21% dos empresários classificam as condições das ferrovias como ótimas ou boas.

A percepção ocorre em um cenário de redução e subutilização da malha: o Brasil conta atualmente com cerca de 30 mil quilômetros de ferrovias, ante 37 mil quilômetros na década de 1950. Desse total, cerca de 12 mil quilômetros estão sem operação, abandonadas ou totalmente ociosas.

Metodologia

A pesquisa Panorama da Infraestrutura: Principais Demandas da Indústria Brasileira foi realizada pela Nexus, a pedido da CNI, por telefone, entre 26 de março e 26 de maio de 2026. Foram entrevistados 2,5 mil empresários de médias e grandes indústrias, nos26 estados e no Distrito Federal. A margem de erro máxima é de 2,5 pontos percentuais, com nível de confiança de 95%.