



FPPA, IBI e CNSeg realizam Seguros Day

O Seguros Day, promovido pela FPPA, o IBI e a CNSeg nesta quarta-feira (5), na sede do IBI em Brasília, debateu insegurança jurídica, desconhecimento de coberturas e soluções para ampliar a atuação do mercado segurador em concessões portuárias, aeroportuárias e hidroviárias. O encontro reuniu CNSeg, SUSEP, ANTAQ, secretários do MPor e o ministro Tomé Franca.



ABAC alerta para riscos ao status de hub port de Santos em seminário do COMUS

No seminário do COMUS nesta terça-feira (4), Luís Fernando Resano, da ABAC, entidade associada do IBI, apresentou dados sobre o feeder em Santos — 65% do transbordo feeder nacional passa pelo porto — e lançou dois alertas: custos e documentação que afastam armadores de longo curso e restrições de atracação que pressionam a cabotagem a buscar alternativas rodoviárias.

Nicola Margiotta é convidado do PodInfra desta semana

Nicola Margiotta Júnior, diretor Administrativo e Financeiro do IBI, participou do PodInfra e percorreu os três anos do Instituto: das origens portuárias à atuação em todos os modais, da metodologia legislativa com o sistema Éforo à nova sede em Santos. Margiotta defendeu a infraestrutura como política de Estado e citou o exemplo do porto de Houston, que mantém os mesmos onze temas há cinquenta anos.



Giro de notícias: ANTT programa dois certames ferroviários para dezembro, ANTAQ prorroga audiência pública sobre Canal de Santos e ANAC assina ACT internacional

A ANTT prevê realizar até dezembro o leilão da EF-118 — ferrovia de 575 km entre o Rio de Janeiro e o Espírito Santo, com R\$ 7,7 bilhões em investimentos estimados — e o chamamento público do Corredor Minas-Rio, o primeiro do gênero no setor ferroviário nacional. A ANTAQ prorrogou para 29 de setembro o prazo da audiência pública sobre a concessão do Canal de Acesso do Porto de Santos. A ANAC firmou acordo técnico com órgão francês e a UFC para pesquisas sobre pavimentos aeroportuários.

Seguros Day reúne setor segurador e governo para debater insegurança jurídica e coberturas em concessões de infraestrutura

Encontro realizado na sede da Frente teve como objetivo discutir soluções que ampliem a atuação do mercado segurador em concessões de infraestrutura de transportes



A Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos (FPPA), o Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI) e a Confederação Nacional das Seguradoras (CNSeg) realizaram, nesta última quarta-feira (5), em Brasília, o Seguros Day — encontro dedicado ao papel do mercado segurador no desenvolvimento da infraestrutura portuária, aeroportuária e hidroviária do país.

O evento, realizado na sede do IBI, no Lago Sul, contou com a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, e reuniu secretários nacionais, dirigentes de agências reguladoras, parlamentares, representantes do mercado segurador e associados da entidade.

A programação incluiu a cerimônia de abertura, três painéis técnicos e a assinatura de portaria do Ministério de Portos e Aeroportos que institui o GT Seguro Infra — grupo de trabalho para mapear, aperfeiçoar e padronizar a gestão de riscos nos contratos de concessão e arrendamento dos setores portuário, aeroportuário e hidroviário. A próxima edição do Jornal dos Associados trará a cobertura completa dos painéis técnicos e os detalhes da portaria assinada no encontro.

Mauro Sammarco, presidente do Conselho de Administração do IBI, abriu a cerimônia apontando a conexão entre o mercado segurador e os associados do instituto como elemento necessário para a sustentabilidade dos projetos de infraestrutura. "Tenho atuação profissional como P&I no setor e sei da relevância de ter essa conexão entre as empresas do IBI e o mercado segurador, para que a gente consiga ter sustentabilidade para a implantação das obras tão importantes para o nosso país", disse

A iniciativa do Seguros Day foi idealizada por Helena Venceslau, diretora de Assuntos Econômicos do Ministério de Portos e Aeroportos. Ela explicou que o tema ganhou urgência a partir do alagamento do aeroporto de Porto Alegre durante as enchentes do Rio Grande do Sul — episódio que expôs lacunas nas cláusulas de seguro do contrato de concessão.

Segundo a servidora, neste momento o Ministério se debruçou sobre os contratos de todos os setores sob sua supervisão e identificou espaço para melhorias, tanto nos documentos de estruturação dos modelos de concessão quanto nos contratos em si.

"Com a presença do mercado segurador e do regulador, temos um produto para entregar à sociedade que passa de qualquer governo — não é política de governo, é política de Estado", explicou.

Regulação e seguro

Almirante Wilson de Lima Filho, diretor da ANTAQ, destacou a Resolução 104, de junho de 2023, que torna obrigatória a contemplação de seguros nas instalações portuárias brasileiras. Ele citou o caso do navio mercante HAIDAR, encalhado no Pará em situação ainda não resolvida, como consequência direta de uma apólice insuficiente para cobrir a responsabilidade gerada pelo sinistro.

"O cerne dessa resolução é trazer segurança jurídica, padronizar entendimentos e garantir que os terminais portuários mantenham uma retaguarda financeira sólida contra sinistros e danos a terceiros, resguardando o interesse público e a continuidade da logística nacional. A regulação e o seguro patrimonial atuam como duas faces de uma mesma moeda: enquanto a norma estabelece o padrão de segurança, o seguro entrega a garantia financeira de que os ativos essenciais serão reconstruídos diante de sinistros", argumentou.

GT SUSEP

Alessandro Octaviani, superintendente da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), enquadrou o tema numa perspectiva mais ampla do que a técnica. Para ele, pensar o seguro para a infraestrutura é pensar o Brasil no tamanho de suas possibilidades.

"Cada questão técnica que resolvemos é um tijolinho a mais na construção de um projeto do Brasil. O seguro pode ser ele próprio uma infraestrutura da infraestrutura. Como possibilitamos que o seguro seja um agente facilitador de todos os investimentos em infraestrutura? Essa é a nossa agenda", comentou.

Octaviani anunciou a criação, no âmbito da SUSEP, de um grupo de trabalho dedicado ao tema seguro e infraestrutura, voltado a reunir contratantes, ofertantes, garantidores e atores públicos num diálogo que, segundo ele, historicamente acontece a portas separadas. Propôs ainda o seguro como mecanismo simplificador de licenciamentos ambientais — modelo já adotado em países como os Estados Unidos, onde uma apólice anual, sujeita a renovação e vistoria pela própria seguradora, substitui alvarás de funcionamento e vistoria estatal, com a seguradora assumindo o risco financeiro de eventuais falhas.

Mitigação de riscos nas hidrovias

Otto Burlier, secretário nacional de Hidrovias e Navegação, situou a importância do mercado segurador

dentro dos desafios das futuras concessões hidroviárias — e apontou um gargalo urgente: o Fundo da Marinha Mercante tem hoje cerca de R\$ 23 bilhões disponíveis para financiar projetos, mas parte deles não consegue avançar por falta de garantias.

”A discussão do mercado de seguros vai nos ajudar muito com os riscos climáticos que estamos vivenciando a cada ano. Nos contratos de concessão hidroviária, aprendemos com o passado dos outros modais e contamos com o apoio da ANTAQ, da INFRA S.A. e do BNDES para incorporar o que há de mais moderno na regulação e na mitigação de riscos”, disse.

Burlier informou que o Ministério discute internamente a criação de um fundo garantidor para projetos que não conseguem acessar os recursos do Fundo da Marinha Mercante por falta de garantias, e pediu o apoio da CNSeg para a construção dessa solução.

Insegurança jurídica

Alex Ávila, secretário nacional de Portos, descreveu o processo de acionamento de seguros em sinistros portuários como algo que, na maioria das vezes, termina no judiciário por falta de previsão contratual adequada. Além do caso HAIDAR, citou um episódio de 2016 no Porto de Paranaguá, quando uma ventania destruiu esteiras e dalas do corredor de exportação sem que o seguro reconhecesse o evento como sinistro coberto.

”Não temos mais condições de ter esse tipo de insegurança nos contratos de concessão e de arrendamento. A gente precisa de contratos que prevejam, de forma clara, o que está coberto e o que não está — para que o sinistro se resolva no processo administrativo e não no judiciário”, falou.

Desconhecimento nas coberturas

Dyogo Oliveira, diretor-presidente da CNSeg, identificou o problema central do setor: uma desconexão entre o que os órgãos concedentes esperam que as apólices cubram e o que está efetivamente contratado. Citou episódio em que a ANAC enviou carta à Associação Brasileira de Aeroportos questionando se os seguros cobriam pandemia — revelando que a própria agência não conhecia as coberturas que havia exigido nos contratos de concessão.

”O nosso trabalho é construir, por meio do diálogo, um conjunto de cláusulas que esteja claro para todos — o que está coberto, o que está excluído, quais são os riscos remanescentes. O objetivo da CNSeg não é defender esta ou aquela empresa, mas desenvolver o produto seguro para que ele cumpra seu papel dinamizador na infraestrutura do país”, completou.

GT Seguro Infra

Tomé Franca encerrou a cerimônia de abertura e assinou a portaria que institui o GT Seguro Infra. O grupo é composto pelas Secretarias Nacionais de Portos, Aviação Civil e Hidrovias, pelas agências reguladoras ANAC e ANTAQ, e por entidades representativas do setor produtivo e do mercado segurador. Tem prazo de 100 dias, com reuniões ordinárias semanais, e produzirá um relatório com diagnóstico e recomendações para o aperfeiçoamento regulatório.

Franca lembrou o alagamento do aeroporto de Porto Alegre — que demandou dezenas de reuniões na Casa Civil sem previsão contratual adequada — como motivação central para o GT. Apresentou o avanço das concessões: 21 leilões em 2025 com R\$ 11 bilhões em investimentos; 40 leilões no total desde 2023. Para 2026, a agenda inclui o primeiro leilão de hidrovias do país e a

segunda fase do Ampliar, com 16 aeroportos regionais.

”Quem investe no Brasil não tem medo do risco, tem medo da incerteza — daquilo que não está previsto nos contratos, daquilo que a gente não sabe como vai lidar diante de uma situação que inova durante um período de concessão de 20, 30, 40 anos. Precisamos estabelecer critérios claros de alocação de riscos para dar essa previsibilidade ao mercado”, disse Franca.



ABAC alerta COMUS sobre riscos ao papel de hub port de Santos diante de custos e restrições operacionais

Diretor-Executivo da ABAC, entidade associada do IBI, aponta que Santos concentra 65% do transbordo feeder nacional, mas exigências de documentação e limitações de atracação ameaçam a posição do porto



O Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo (COMUS) realizou, nesta última terça-feira (4), seminário sobre o posicionamento estratégico do Porto de Santos no transbordo de cargas. O encontro reuniu representantes de armadores, operadores de terminais e autoridades portuárias para debater as condições necessárias para que Santos mantenha e amplie sua função como hub port no cenário logístico nacional.

Luís Fernando Resano, diretor-executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC) — entidade associada do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI) —, participou por videoconferência e apresentou dados sobre o volume de operações feeder realizadas no porto e os fatores que condicionam essa posição.

Segundo o executivo, nos dois primeiros trimestres de 2026, as empresas filiadas à ABAC transportaram cerca de 230 mil contêineres em serviço feeder — operações em que navios de menor porte fazem a coleta e distribuição de cargas a partir de um porto central, conectando-o a destinos que não são atendidos diretamente por grandes embarcações transoceânicas. Do total de transbordo feeder realizado no país, 65% passa por Santos. Resano apresentou esse dado não como uma posição consolidada, mas como uma fotografia atual sujeita a variação.

“O armador — e falo aqui pelos de cabotagem, mas os de longo curso não ficam longe disso — olha a eficiência operacional do porto e os custos portuários. Esses dois elementos definem onde o transbordo é feito. Santos concentra 65% hoje, mas isso pode crescer ou recuar conforme as condições que o porto oferece”, disse.

A questão que estruturou a apresentação de Resano foi colocada de forma direta: Santos vai se manter como hub port? Por quanto tempo? E o que é necessário para garantir essa posição? Para ele, são perguntas que exigem respostas em ações concretas — e não a premissa de que a posição do porto está assegurada por razões geográficas ou históricas.

“Santos é hub port. Vai se manter como hub port até quando? O que precisa ser feito para se manter como hub port? Essas são as perguntas que precisamos responder — com eficiência, com menores custos e com menor pegada de carbono”, indagou.

Cabotagem e sustentabilidade

Resano situou a cabotagem como o modal com a menor

pegada de carbono por unidade transportada — uma vantagem estrutural, independente de medidas adicionais de descarbonização. A lógica está na relação entre porte das embarcações e emissões por unidade de carga: um porta-contêineres de 12 mil TEUs tem emissão absoluta superior à de uma embarcação de 4 mil TEUs utilizada na cabotagem. Quando esse navio maior opera com baixa consignação média nos portos ao longo da rota, a pegada de carbono por TEU transportado se torna proporcionalmente maior — e o feeder realizado por navios menores, com destinos bem definidos, reduz esse problema.

Expandir o papel do feeder e da cabotagem no sistema logístico do país é, portanto, uma contribuição direta às metas de descarbonização do setor de transporte — sem necessidade de medidas adicionais.

“A cabotagem, por si só, já é um alavancador da sustentabilidade e da redução de emissões no transporte como um todo. Isso é um fato, ainda que se busquem medidas adicionais para ampliar essa contribuição”, falou.

O setor avança, no entanto, também na agenda de transição energética. A ABAC tem conduzido testes com o combustível P24 — uma mistura de biodiesel com bunker marino —, e acompanha a consulta pública aberta pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) sobre as regras para a comercialização de biocombustíveis em diferentes proporções de mistura, incluindo o formato 100% renovável.

“Temos trabalhado intensamente na questão dos combustíveis alternativos para a cabotagem. A ANP está em consulta pública sobre as regras para comercialização de misturas e de biocombustíveis 100% — o que é um passo importante para o setor. Entretanto, ainda é prematuro qualquer afirmação sobre os rumos definitivos dessa transição”, explicou.

Papel do transbordo

Luís Fernando Resano explicou que uma parcela relevante das cargas transbordadas em Santos tem como destino final o Porto de Manaus. Essa rota é condicionada por uma restrição geográfica: a Barra Norte — acesso fluvial à capital amazonense — possui calado máximo de 11,5 metros, o que impede a entrada de grandes embarcações oceânicas. Para que a carga chegue a Manaus, ela precisa ser transferida, em um porto de maior calado, para navios menores de cabotagem. Santos, pela escala, pela infraestrutura e pela posição geográfica, é o principal ponto de transbordo para esse

corredor.

”Grandes navios não entram em Manaus. Precisam fazer o transbordo. Onde esse transbordo é feito depende do custo e da eficiência do porto”, disse.

Essa dependência torna a rota Santos-Manaus um termômetro da competitividade do porto: enquanto Santos mantiver condições favoráveis de custo e operação, continuará atraindo esse volume. Se outros portos oferecerem alternativas mais vantajosas, o fluxo pode ser desviado — e o impacto não seria apenas no volume de cargas, mas na própria sustentação da função de hub.

Custos e documentação

O primeiro alerta concreto de Resano foi direcionado às autoridades portuárias presentes no encontro. Exigências de documentação adicional e custos associados a certificados específicos têm, segundo ele, potencial direto de afastar armadores de longo curso — e, com eles, parte do volume de transbordo que sustenta a posição de Santos como hub.

”Tomem cuidado. Há exigências de documentos adicionais e custos para certificados que são prejudiciais ao porto. Isso faz com que o armador de longo curso comece a repensar qual é o melhor porto para fazer o transbordo”, falou.

Resano reconheceu que São Paulo concentra uma demanda cativa — toda a carga destinada à maior região metropolitana do país tende a passar por Santos. Mas esse volume, por si só, não é suficiente para sustentar o papel de hub: é o volume de transbordo que define essa função, e esse volume é disputado com outros portos do país e da América do Sul.

”São Paulo tem toda a carga destinada à região — mas há uma preocupação real: essa carga pode fugir de Santos”, comentou.

Pressão na multimodalidade

O segundo ponto de atenção levantado por Resano diz respeito às condições operacionais para a cabotagem. Os armadores do setor operam com rotas programadas e horários fixos — e a previsibilidade nas janelas de atracação é condição inegociável. O modelo funciona no formato porta a porta, e qualquer ruptura no cronograma tem impacto direto sobre as cargas domésticas.

Ainda que as janelas formais de atracação estejam sendo cumpridas, Resano apontou que o espaço disponível para a movimentação das cargas de cabotagem tem sido progressivamente mais restrito em termos de tempo efetivo de operação. A restrição não está no cumprimento do prazo de entrada, mas na capacidade de realizar as operações de carga e descarga dentro do tempo necessário para manter a escala da rota.

”A previsibilidade da entrega da carga é fundamental para nós. Trabalhamos com rotas e horários programados — não cumpri-los é uma perda direta para as cargas domésticas. Temos enfrentado limitações de atracação, e os armadores começam a olhar onde podem transportar essas cargas usando a multimodalidade”, argumentou.

O diretor-Executivo da ABAC encerrou sua participação com uma síntese do risco que, segundo ele, precisa ser evitado.

”Se queremos que Santos seja o hub, precisamos manter as condições para isso. Evitando que cargas hoje transbordadas em Santos acabem indo pela rodovia — por ineficiência e falta de terminais para operar”, explicou.



Nicola Margiotta Jr. defende infraestrutura como política de Estado e descreve trajetória do Instituto do setor portuário à logística nacional

Nicola Margiotta Júnior, diretor Administrativo e Financeiro do IBI, participou do PodInfra e percorreu os três anos do Instituto: origens na FPPA, expansão para todos os modais, metodologia legislativa, nova sede em Santos e a transformação urbana e portuária em curso na Baixada Santista



Nicola Margiotta Júnior, diretor Administrativo e Financeiro do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), participou do PodInfra — podcast da Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos (FPPA) — e percorreu os três anos de existência do Instituto: as origens no mandato do deputado federal Paulo Alexandre Barbosa, a construção do corpo técnico, a expansão de um instituto focado em portos para uma entidade que abrange toda a logística de transportes do país, e os desafios do trabalho legislativo cotidiano.

Durante o bate papo, o executivo explicou que o IBI nasceu da ligação do deputado Paulo Alexandre com a questão portuária e com a cidade de Santos. Flávio Jordão, chefe de gabinete do parlamentar, foi o responsável por difundir a ideia da Frente Parlamentar na Câmara Federal. Com mais de 200 parlamentares reunidos em torno da FPPA, surgiu a necessidade de uma estrutura técnica capaz de dar embasamento às atividades da frente — e o IBI foi formatado nesse contexto.

Margiotta, que já mantinha relacionamento profissional com o deputado Paulo Alexandre desde a gestão dele como prefeito de Santos, foi convidado a participar do projeto desde o início. A escolha de Mário Povia como diretor-presidente foi, segundo ele, unânime nas conversas internas — com passagem pela Secretaria de Portos e pela ANTAQ, Povia reunia a experiência técnica e o trânsito institucional necessários para a função.

“Pensamos em alguém que tivesse bagagem técnica, solidez de carreira e expertise. O Mário foi uma unanimidade nas nossas conversas”, explanou.

Política de Estado

Um dos temas centrais da conversa foi a dificuldade histórica de tratar a infraestrutura como uma política de continuidade no Brasil. Para ilustrar o contraste, Margiotta citou a visita de representantes do porto de Houston ao IBI.

“Recebemos aqui as autoridades do porto de Houston e percebemos que eles tratam onze temas há cinquenta anos — bases de desenvolvimento para a infraestrutura local que não perdem a conexão com aquela raiz desenhada lá atrás. Aqui no Brasil não temos isso”, comentou

A alternância de governo a cada quatro anos torna inviável o planejamento de longo prazo que grandes projetos de infraestrutura exigem. Essa dificuldade se agrava no plano do financiamento: enquanto saúde e

educação contam com percentuais constitucionalmente reservados, o investimento em infraestrutura não tem o mesmo mecanismo de proteção orçamentária.

“Temos uma fatia fixa para a saúde, uma fatia fixa para a educação. Mas quando você olha o índice de investimento em infraestrutura nacional, vê um número muito pequeno — e com um problema ainda maior: quando o privado quer fazer o aporte financeiro, enfrenta muita burocracia e letargia do poder público. Além de não ter aquela capacidade estatal de reservar o investimento, há dificuldade para o orçamento privado entrar no jogo”, disse.

Infraestrutura de transportes

Embora o IBI tenha nascido com foco nos temas portuários — reflexo da origem santista da iniciativa —, Margiotta descreveu sua evolução para um escopo mais amplo como um processo orgânico, ditado pelas pautas que chegavam ao Instituto.

“O IBI hoje fala de rodovias, de ferrovias, portos, aeroportos, acessos viários, acessos marítimos. A questão das hidrovias acompanhamos desde a criação da secretaria. Os nossos temas são muito transversos”, explicou.

Essa transversalidade aparece no portfólio de associados: VLI, Rede Voa, ABR e empresas do setor aeroportuário e de aviação regional estão na entidade ao lado dos nomes tradicionais do setor portuário.

Santos em transformação

Margiotta dedicou parte da conversa à cidade de Santos, onde o IBI inaugura sua segunda sede — o primeiro patrimônio próprio da entidade fora de Brasília. O contexto da cidade, segundo ele, é de transformação de grande escala, com múltiplas obras de infraestrutura em andamento ao mesmo tempo.

“Estamos falando de Tecon 10, do túnel Santos-Guarujá, da malha de viadutos, da questão ferroviária crescendo — um porto que bate recordes ano a ano. São investimentos de bilhões. A cidade tem que se preparar, e os gestores vão ter que ter uma atenção muito grande para evitar o caos logístico, principalmente na entrada da cidade”, disse.

O túnel Santos-Guarujá — descrito como a maior travessia subaquática do mundo — foi tratado com destaque especial. Margiotta reconheceu os impactos temporários da obra, mas defendeu a perspectiva de

longo prazo como o critério de avaliação correto.

“A obra vai ter que acontecer porque o benefício que ela vai trazer para as comunidades é muito maior. Um trajeto que hoje pode demorar quarenta, cinquenta minutos em época de temporada vai se fazer em três minutos. Uma população que transita entre as duas cidades para trabalhar, para levar o filho a uma escola ou a um hospital — quando tem essa vivência, entende o benefício”, ponderou.

Metodologia legislativa

Margiotta descreveu o método de trabalho do IBI no parlamento como uma combinação de velocidade e profundidade técnica. A dinâmica legislativa impõe ritmos que não permitem espera: emendas em discussão, relatores a convencer, comissões com prazos curtos — e o Instituto estruturou equipe e ferramentas para atender essa demanda.

O sistema Éforo — plataforma de mapeamento de pautas legislativas —, conduzido internamente pelo Observatório de Infraestrutura de Transportes e a Assessoria Legislativa do IBI, foi apresentado como instrumento central: identificar convergências entre projetos, antecipar o momento certo de intervir e evitar que temas relevantes passem despercebidos no fluxo parlamentar.

“O que a gente tenta fazer no IBI é que o tema não pare. O associado, o governo ou o parlamento traz o assunto, a gente empacota e discute — mas endereça. O tema não morre aqui dentro”, argumentou.

Como exemplo de resultado rápido, Margiotta citou a série C-92 de convenções marítimas internacionais — instrumentos parados no Congresso sem oposição declarada, mas também sem quem os conduzisse. O IBI mapeou as convenções, preparou as notas técnicas, apresentou aos relatores e obteve aprovação em sequência nas comissões. Como exemplo de pauta complexa e de longo prazo, citou o PL 733/2025, no qual o Instituto produziu material robusto, participou desde a comissão de juristas e acompanha as discussões parlamentares.

“Uma lei aprovada de forma rápida, sem atenção técnica no momento correto, pode gerar um custo Brasil mais elevado. O contêiner tem que descer, a coisa tem que fluir, o navio tem que ir embora — e qualquer barreira que se crie por falta de embasamento técnico vai desaguar na perda de eficiência logística”, disse.

Expansão nacional, modelo associativo e IBI Social

Margiotta fez questão de distinguir o IBI de uma associação setorial tradicional. A entidade existe para apoiar as pautas dos associados no parlamento — sem disputar protagonismo com eles.

“Não fazemos questão de estar na foto. Se o tema é do associado, a foto é sua. Não há problema nenhum. Diversos temas trazidos nas nossas mesas redondas e nos Days são dos associados — e o nosso papel é encorpar esse discurso e levá-lo adiante”, comentou.

Essa postura, segundo ele, consolidou um nível de confiança que permite aos associados compartilhar problemas sem reservas. As mesas redondas e os eventos temáticos funcionam como ponto de encontro de players que, em outros contextos, nunca teriam sentado juntos para tratar do mesmo tema.

A expansão geográfica acompanha o crescimento da entidade. Além da sede em Brasília e do escritório na Alameda Santos, em São Paulo, o IBI abriu nova sede em Santos — primeiro patrimônio próprio. Eventos foram

realizados no Maranhão, no Ceará, no Paraná e em Santa Catarina, com perspectiva de ampliar a presença no Norte e no Nordeste.

Margiotta encerrou citando o IBI Social — presidido por Eliane Sammarco —, criado para conectar a agenda do Instituto às questões de ESG e às comunidades que vivem próximas às estruturas portuárias e aeroportuárias.

“Não adianta ter uma infraestrutura portuária ou aeroportuária trazendo um grande desenvolvimento local se a comunidade não se apropriar desse contexto econômico positivo. Essa visão levamos ao Parlamento, porque o apelo social dos parlamentares é muito grande — e não podemos ficar alheios a isso”, falou.



Reguladoras de transportes avançam na agenda de concessões e cooperação técnica no segundo semestre de 2026

ANTT prevê leilão da EF-118 e chamamento público do Corredor Minas-Rio até dezembro; ANTAQ prorroga para 29 de setembro o prazo da audiência pública sobre a concessão do Canal de Acesso do Porto de Santos; ANAC firma acordo técnico com órgão francês e UFC para estudar impactos das mudanças climáticas em pavimentos aeroportuários



Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) trabalha para viabilizar ao menos dois certames ferroviários até o fim de 2026. A previsão foi apresentada pelo Diretor-Geral da Agência, Guilherme Theo Sampaio, nesta quarta-feira (05/08), durante o 8º Brasília Summit, em Brasília.

A agenda prioritária contempla o leilão da EF-118, conhecida como Anel Ferroviário do Sudeste, e o chamamento público do Corredor Minas-Rio, formado por trechos da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). A expectativa é que os dois processos sejam realizados na primeira quinzena de dezembro.

A EF-118 prevê uma ligação ferroviária entre o Rio de Janeiro e o Espírito Santo. Com 575 quilômetros de extensão e investimentos estimados em R\$ 7,7 bilhões, o projeto busca ampliar a integração logística da Região Sudeste.

O Corredor Minas-Rio, por sua vez, abrange trechos da FCA entre Minas Gerais e o Porto de Angra dos Reis, no litoral fluminense. A proposta é identificar, por meio de chamamento público, interessados em assumir os ativos e apresentar soluções para a recuperação e a exploração da malha.

Novo caminho para trechos ferroviários

O processo do Corredor Minas-Rio deverá marcar o primeiro chamamento público ferroviário do país. A iniciativa poderá servir de referência para a destinação de outros trechos devolvidos pelas concessionárias, criando um caminho mais ágil para a apresentação, a avaliação e a implantação de novos projetos.

A modelagem está sob análise do Tribunal de Contas da União (TCU). A expectativa é que a experiência contribua para aperfeiçoar processos futuros e ampliar o aproveitamento da infraestrutura ferroviária existente.

Além da EF-118 e do Corredor Minas-Rio, outros quatro projetos aguardam avaliação do TCU e também poderão ser ofertados ao mercado ainda em 2026, caso as análises sejam concluídas dentro do calendário previsto.

Para os projetos que não chegarem à etapa de oferta até dezembro, a perspectiva é iniciar 2027 com a estruturação avançada e condições de realizar novos certames ao longo do primeiro semestre.

Carteira reúne diferentes modelos

A agenda ferroviária combina concessões, renovações

contratuais, chamamentos públicos e autorizações para a implantação de novas linhas com investimentos privados. A proposta é utilizar o instrumento mais adequado às características econômicas, operacionais e regionais de cada corredor.

Previsto na Lei nº 14.273/2021, o modelo de autorizações complementa as licitações tradicionais e permite o desenvolvimento de novos projetos sob marco regulatório específico.

A carteira acompanhada pela ANTT também inclui as renovações dos contratos da Ferrovia Centro-Atlântica e da Ferrovia Tereza Cristina, além de outros empreendimentos que poderão avançar após a conclusão das análises técnicas e de controle.

Com a combinação desses instrumentos, a Agência busca criar condições para recuperar trechos estratégicos, ampliar a capacidade ferroviária e atrair novos investimentos para o setor.

Audiência Pública nº 02/2026 – ANTAQ é prorrogado

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) informa que foi prorrogado até 29 de setembro de 2026 o prazo para apresentação de contribuições à Audiência Pública nº 02/2026, que trata do processo licitatório da concessão do Canal de Acesso do Porto Organizado de Santos (SP).

A prorrogação foi estabelecida pela Deliberação-DG nº 55/2026, publicada no Diário Oficial da União (DOU) desta segunda-feira (03).

As contribuições deverão ser encaminhadas exclusivamente por meio do formulário eletrônico disponível na página de Audiências Públicas no portal da ANTAQ. Todas as manifestações recebidas dentro do prazo serão analisadas e poderão subsidiar o aperfeiçoamento da documentação que integra o processo licitatório.

ANAC assina ACT internacional com órgão da aviação francesa e Universidade Federal do Ceará

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) celebrou um Acordo de Cooperação Técnica com o Service Technique de l'Aviation Civil (STAC), órgão francês vinculado à Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), e com a Universidade Federal do Ceará (UFC), com o objetivo de desenvolver estudos técnico-científicos voltados ao desempenho de pavimentos aeroportuários em um contexto de mudança climática global.

O acordo terá vigência inicial de 36 meses, podendo ser prorrogado por até três períodos adicionais de um ano, observado o limite máximo de seis anos.

A iniciativa teve origem nas discussões conduzidas no âmbito de grupos de especialistas em pavimentos da Organização da Aviação Civil Internacional (Oaci), como o Airport Pavement Expert Group (APEG) e o Friction Task Force (FTF), ambos integrantes do Aerodrome Design and Operations Panel (ADOP).

A cooperação permitirá à Anac atuar em conjunto com o órgão regulador da aviação civil francesa e com a UFC na ampliação de pesquisas já desenvolvidas em aeroportos franceses, que serão estendidas ao contexto brasileiro.

Os estudos pretendem aprofundar a compreensão dos efeitos da temperatura sobre o comportamento dos pavimentos, considerando os impactos das mudanças climáticas, que têm provocado a elevação das temperaturas médias e influenciado diretamente a vida útil de pistas de pouso e decolagem, pistas de taxiamento e pátio de aeronaves, bem como os modelos de deterioração empregados em seu dimensionamento e na previsão de seu desempenho ao longo do tempo.

Como parte do projeto, instrumentos de monitoramento serão instalados no Aeroporto de Fortaleza (CE). Os equipamentos serão custeados pelo STAC/DGAC, não havendo previsão de custos para a Anac.

À Agência caberá, entre outras atribuições, dar apoio técnico ao desenvolvimento das pesquisas, apresentar dados de tráfego aeroportuário relevantes para os estudos e colaborar na avaliação das oportunidades de valorização científica dos resultados obtidos.

Os resultados desse trabalho poderão subsidiar futuras recomendações e metodologias de referência no âmbito da Oaci, beneficiando a aviação civil e contribuindo para o aprimoramento da segurança e da sustentabilidade da infraestrutura aeroportuária em escala global.

A cooperação técnica reforça o compromisso da Anac com o desenvolvimento científico e com a evolução da regulação da infraestrutura aeroportuária, fortalecendo sua atuação nos fóruns técnicos da Oaci e ampliando sua contribuição para o desenvolvimento de metodologias de engenharia de pavimentos alinhadas às melhores práticas internacionais.

Matérias retiradas das Assessoria de Comunicação da ANTT, da ANTAQ e da ANAC

