



ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE
TERMINAIS DE LÍQUIDOS



Clipping Diário

QUINTA-FEIRA 23.10.25

Consórcio belga-brasileiro vence o primeiro leilão de canal de acesso portuário no país

PLATAFORMA: FOLHA | CADERNO: ONLINE | 23.10.25

Após 18 lances de viva-voz, quando as corretoras competem ao vivo por quem oferece o maior valor, o consórcio belga-brasileiro Canal Galheta Dragagem venceu o leilão do canal de acesso aquaviário do porto de Paranaguá, no Paraná.

O certame foi realizado na tarde desta quarta-feira (22) na sede da B3, em São Paulo.

A união da brasileira FTS Participações com a belga Deme Dredging ofereceu R\$ 276 milhões para ficar com a concessão por 25 anos. Além disso, terá de pagar R\$ 86 milhões a cada 12 meses. A Chec Dredging, subsidiária da China Harbour Engineering Company propôs R\$ 275 milhões.

A brasileira DTA Engenharia e a belga Jan De Nul também fizeram lances, mas não foram à fase final.

O investimento previsto pela vencedora é de R\$ 1,2 bilhão. Segundo a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), a maior parte desse valor será utilizado nos cinco primeiros anos do contrato.

Foi o primeiro leilão de canal de acesso já feito no Brasil. Para o governo federal, se tratou de um teste a respeito do interesse do mercado, a perspectiva de rentabilidade e a atenção que novos certames do tipo podem receber no futuro.

Há o plano de repetir a fórmula e entregar a concessão de canais de acesso nos portos de Santos (o que tem o potencial de despertar maior interesse), Itajaí-SC e São Sebastião, no litoral paulista. O certame desta quarta-feira foi um laboratório institucional e regulatório.

“A gente espera avançar logo em novas concessões de canais de acesso de portos no Brasil. Isso dialoga com a agenda do presidente Lula, de ir na direção de novas concessões. Queremos fazer o leilão de canal de acesso dos portos de Santos, Itajaí e na Bahia em 2026 com investimentos de R\$ 8 bilhões”, disse o ministro dos Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (Republicanos).

Ele colocou abril como prazo para que as três concessões aconteçam.

Se for experiência bem-sucedida, Paranaguá pode reduzir o tempo médio de espera de atracação para menos de 12 horas (hoje em dia pode chegar a 30). O ganho logístico com redução de custos de estadia e combustível é estimado em R\$ 100 milhões por ano. Pelo porto paranaense chegam e saem cerca de 2.500 navios por ano. A movimentação é de 60 milhões de toneladas, aproximadamente.

A receita para a empresa virá das receitas vinculadas ao tráfego de navios.

A concessão do canal de acesso à iniciativa privada replica experiência de cidades do exterior, como Roterdã, na Holanda, em que a gestão do acesso aquaviário é separada da administração portuária em si. Quem cuida do canal fica responsável pela manutenção da dragagem, um aspecto crítico do funcionamento do complexo e motivo de polêmica em Santos, por exemplo.

O calado (profundidade) do mais importante porto do país, por exemplo, é de 15 metros. Navios de maior porte podem exigir números maiores e ficarem impedidos de atracarem em Santos caso não seja feito trabalho de dragagem aprofundado.

“O canal é o coração do porto. Vamos garantir a profundidade e modernização. Vamos sair dos 13,5 metros de calado para 15,5 metros, o que vai permitir em Paranaguá [a atracação de] navios maiores e mais competitividade. Esse canal de acesso vai beneficiar a todos, sobretudo o Brasil”, disse André Maragliano, CEO da FTS.

Há algumas questões que serão observadas a partir de Paranaguá e que podem servir de alerta para futuros arrendatários. Há dúvidas sobre como funcionariam possíveis conflitos de competência, por exemplo.

Dragagens podem ser questões sensíveis no aspecto ambiental, além de ser um processo que necessita ser feito continuamente (o que leva a atenção para a calibragem do valor do contrato).

A Antaq considera também que os leilões provocarão a dinamização do setor de dragagem do país, com mais dragas e menor custo logístico.

Modelo do Porto de Paranaguá deve inspirar mais leilões, diz ministro

PLATAFORMA: ISTO É | CADERNO: ONLINE | 23.10.25

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, disse nesta quarta-feira (22), em São Paulo, que o modelo de concessão adotado para o canal do Porto de Paranaguá deve inspirar futuras concessões de portos do governo federal. Entre os portos que podem adotar esse novo modelo de concessão estão os de Santos (SP), Itajaí (SC) e de Salvador (BA).

“Nossa ideia é que, até o dia 30 de abril do próximo ano, a gente possa fazer [o leilão de] pelo menos mais esses três canais”, disse o ministro a jornalistas. “O processo já está avançando na Antaq [Agência Nacional de Transportes Aquaviários]. O de Itajaí, por exemplo, já está no TCU [Tribunal de Contas da União]. A nossa meta é que, ao lado da Antaq, do tribunal de contas e dos governos estaduais, a gente possa, já no primeiro semestre de 2026, estar com esses canais de acesso prontos e com o leilão [realizado]. Nós estamos falando em investimentos de mais de R\$ 8 bilhões”, acrescentou Costa Filho.

Nesta terça, o Consórcio Canal Galheta Dragagem (CCGD) venceu o leilão de concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá (PR), realizado na sede B3, a Bolsa de Valores de São Paulo. A concessão do acesso Aquaviário do Porto de Paranaguá (PR), realizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), representa um marco inédito para o setor portuário nacional, por se tratar do primeiro canal de acesso brasileiro a ser leiloadado. A concessão é pelo prazo de 25 anos.

Segundo o governo do Paraná, esse leilão é uma iniciativa inédita no Brasil, pois é o primeiro canal de acesso portuário a ser arrendado no país. Além disso, esse projeto é inovador, pois a responsabilidade de dragagem, que hoje é do porto público, passará a ser da arrendatária, ou seja, a concessionária que assumir o contrato ficará responsável também por ampliar a profundidade do canal.

“É a primeira vez na história do país que nós estamos fazendo um leilão de canal de acesso. Isso dá previsibilidade ao setor produtivo, isso dá segurança jurídica, mas, sobretudo, fortalece as operações portuárias do Porto do Paranaguá, que é um dos maiores portos hoje do Brasil e da América do Sul”, ressaltou o ministro.

A empresa vencedora ofereceu 12,63% de desconto de tarifa de referência para o leilão [que era o valor máximo estipulado] e, depois de uma disputa em viva-voz em 18 lances e que considerou o maior valor de outorga, ela saiu vencedora do leilão com a oferta de R\$ 276 milhões, batendo outras três concorrentes.

A licitação previa um modelo híbrido, que incluiu a competição por maior outorga (valor fixo pago ao governo) e por menor valor de tarifa a ser cobrada dos usuários.

Para o governador do Paraná, Ratinho Júnior, que também esteve na B3 na tarde desta quarta, o resultado do leilão foi um sucesso.

“Lançamos a primeira concessão de canal portuário do Brasil, aliás, que dá um pontapé na inovação de uma nova modelagem”, disse o governador. “Nós tivemos uma redução de quase 12,7% de desconto para a atual tarifa, o que significa uma vantagem para aqueles que utilizam o Porto de Paranaguá para exportar sua mercadoria. Isso barateia, inclusive, o frete. Além disso, a outorga, que foi uma outorga gigante, de quase R\$ 300 milhões, demonstra a importância desse projeto”, ressaltou.

Petrobras e consórcio Britto – Macelog vencem leilões de portos da B3

PLATAFORMA: CNN | CADERNO: ONLINE | 23.10.25

Petrobras conquistou o terminal portuário RDJ07, no porto do Rio de Janeiro, com oferta de R\$ 104 milhões, e a TMP Maceió foi arrendada pelo Consórcio Britto – Macelog II com uma proposta de R\$ 50 mil

O leilão do Ministério de Portos e Aeroportos e da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) para arrendamento das áreas portuárias TMP Maceió, no porto de Maceió, e RDJ07, no porto do Rio de Janeiro foi concluído na manhã desta quarta-feira (22), na B3.

A Petrobras conquistou o terminal portuário RDJ07, no Rio de Janeiro, com oferta de R\$ 104 milhões. O investimento previsto é de R\$ 99,4 milhões. A área é destinada à movimentação de cargas de apoio logístico offshore, voltadas às atividades de exploração e produção de petróleo e gás natural.

Já o Consórcio Britto – Macelog II, composto por Irmãos Britto Representações e Comércio Ltda. e Macelog Maceió Logística e Serviços Portuários Ltda. EPP., arrendou a TMP Maceió com uma proposta de R\$ 50 mil.

A previsão de investimentos no terminal em Maceió, dedicado à movimentação de passageiros, no Porto Organizado de Maceió, é de R\$ 3,75 milhões ao longo de 25 anos.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou o potencial de sustentabilidade dos projetos,

"Vamos qualificar cada vez mais os nossos projetos, com segurança jurídica, fortalecimento institucional e a segurança que o Brasil hoje oferece ao mundo, para buscar investidores internacionais e nacionais que queiram fomentar investimentos no país", disse.

Sindicalistas pedem a manutenção da exclusividade no PL dos Portos

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 23.10.25

Lideranças sindicais pediram à comissão especial que discute o Projeto de Lei (PL) 733/2025, de revisão do marco legal portuário, durante a audiência pública, nesta quarta-feira (22), em Brasília, que seja mantido o direito à exclusividade do trabalhador portuário avulso. A questão trabalhista é a mais sensível do PL, gerando divergências, inclusive, entre sindicatos e as três federações de trabalhadores avulsos. A sessão cujo tema era “Mão de obra sob a perspectiva dos empregados” foi marcada por protestos.

O PL propõe o fim da exclusividade na contratação do profissional registrado no Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo). A proposta é de substituição pela prioridade no recrutamento de trabalhadores portuários. O PL estabelece a criação de empresas de prestação de serviços, flexibilizando o recrutamento de pessoal não registrado no Ogmo. Para a classe trabalhadora, isso representa desemprego em massa.

A questão trabalhista no sistema portuário está longe de um consenso. Parte dos sindicatos também rejeita o acordo firmado em setembro entre as três federações que representam trabalhadores portuários avulsos e a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop). Um substitutivo ao capítulo trabalhista no PL 733 foi entregue à comissão na época.

Além da Fenop, assinam o acordo as federações nacionais dos Portuários (FNP), dos Estivadores (FNE) e dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios (Fenccovib).

O presidente do Sindicato do Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão (Sindestiva), Bruno Santos disse ontem na audiência que a base (sindicato) de Santos e outras bases do Brasil não aceitam o fim da exclusividade. “Uma lei tem que ser progressiva, sem tirar os direitos de uns para favorecer outros. Os trabalhadores, o cais público e o agronegócio têm que ser ouvidos”.

O presidente do Sindicato dos Operários e Trabalhadores Portuários (Sintraport), Claudiomiro Machado, foi enfático. “Eu sou contra o PL 733 e não sou a favor do que foi feito na negociação pelas federações. Quem leu o PL sabe que ele é muito pior do que qualquer negociação que tenha sido feita”.

Federações

O presidente da Fenccovib, Mário Teixeira, defendeu “a manutenção da Lei 12.815/2013, com a inclusão do acordo (firmado com a Fenop) no Capítulo 6º, o que atenderia o que nós negociamos e desejamos. O problema de ter outra lei é a revogação da lei atual”.

O presidente da FNE, José Adilson Pereira, pontuou as regras acordadas com a Fenop que, segundo ele, protegem a classe ampliando a forma de recrutamento de mão de obra, entre outras coisas como “o cálculo de salários, indenizações e garantia de remuneração básica na transição de proteção aos trabalhadores”. O presidente da FNP, Sérgio Giannetto, também saiu em defesa do acordo. “Ocorreram assembleias em todas as bases para aprovação”. Ele pediu aos sindicalistas que protestaram no plenário que respeitassem o acordo.

Deputados

O deputado federal Leônidas Cristino (PDT-CE), membro da comissão, enfatizou que não existe acordo sem a inclusão dos trabalhadores. “Um caminho é não revogar a Lei 12.815/2013”.

O deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB), vice-presidente da comissão, disse que respeita o trabalho de negociação das federações com a Fenop, “mas ninguém é obrigado a inserir o acordo no relatório final (do PL 733). Não há definição”.

A deputada federal Rosana Valle (PL) também ressaltou que os trabalhadores “têm que ter os seus empregos garantidos e os mais antigos o direito exclusivo ao trabalho”.

Ponderações

O presidente da comissão, deputado federal Murillo Galdino (Republicanos-PB), disse que “a intenção da comissão é aprovar medidas que protejam o trabalhador portuário”. O deputado federal e relator da comissão, Arthur Maia (União-BR), ponderou que rejeitar integralmente o PL 733/2025 não é o melhor caminho, pontuando avanços positivos.

Sobre a questão trabalhista, Maia sugeriu a possibilidade “de um acordo entre todos”. O deputado federal Leônidas Cristino (PDT-CE), membro da comissão, enfatizou que não existe acordo sem a inclusão dos trabalhadores.

Estivador encerra greve de fome após três dias

O estivador de Santos Marcelo Artur de Carvalho, de 54 anos, que estava em greve de fome há três dias em protesto contra o Projeto de Lei (PL) 733/2025, em frente à Câmara dos Deputados, em Brasília, voltou a se alimentar. Ele encerrou o jejum na noite desta quarta-feira (22), após obter a garantia de que a proposta não será votada até o final deste ano.

“O meu protesto era contra o PL 733, que tira a exclusividade do trabalhador portuário avulso. Hoje (ontem), nessa plenária (da comissão especial), foi confirmado que esse ano eles não votam mais”, disse o trabalhador, com voz de choro, para A Tribuna.

“Estou num quarto de hotel depois de três dias dormindo no chão e pude pedir uma canja. Amanhã cedo, eu volto para a minha família, de avião, vou encontrar minha esposa e as minhas filhas, que são as pessoas mais importantes da minha vida”, afirmou, ainda emocionado.

Preocupado com a situação do estivador, o deputado federal Glauber Braga (PSOL-RJ) questionou o presidente da comissão, Murillo Galdino (Republicanos-PB), se os trabalhos seriam concluídos ainda neste ano.

Galdino respondeu que a última sessão do ano será realizada no dia 10 de dezembro, mas que não há tempo hábil para a conclusão dos trabalhos. “Pode ser que sejam convocadas mais algumas sessões (...) Então, ficará para o ano que vem”, garantiu.

Ampliação da Poligonal do Porto de Santos sai em 2025

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 23.10.25

Mesmo com atrasos, a autorização para ampliação da Poligonal do Porto de Santos (SP) sairá ainda neste ano. A afirmação foi feita pelo secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Alex Ávila, após os leilões do segundo bloco da carteira de investimentos do setor portuário, realizado, ontem (22), na sede da B3, em São Paulo.

A portaria autorizando a expansão estava prevista para ser publicada em setembro, mas o prazo não foi cumprido. Segundo o secretário, ainda estão sendo realizados ajustes no projeto.

“Tratar de poligonal é sempre um tema sensível. Precisamos ter o pleno conforto técnico e jurídico para fazer os ajustes, seja no sentido de trazer mais área para futuras expansões ou fazer eventuais correções que se identifiquem ali no meio do caminho”, destacou.

Ele ainda reforçou o prazo para que a autorização saia do papel. “Vamos concluir esse processo ainda em 2025, esse é o cronograma da Secretaria Nacional de Portos e do Ministério desde o início”, pontuou Ávila.

EXPANSÃO

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) anunciou a ampliação da Poligonal do Porto de Santos no final de 2024, quando a pasta encaminhou as propostas de incorporação de áreas para a Secretaria Nacional de Portos. O projeto prevê a expansão da área do Porto Organizado em 162,4%, de acordo com estudo da Autoridade Portuária de Santos (APS), passando dos 7,8 milhões de metros quadrados atuais para 20,4 milhões de m². As novas áreas abrangem as cidades de Santos, São Vicente, Cubatão e Guarujá.

Lei que altera licenciamento ambiental pode impactar hidrovias, diz PPI

PLATAFORMA: CNN | CADERNO: ONLINE | 23.10.25

O Congresso Nacional avalia derrubar parte dos vetos do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) à lei que altera regras do licenciamento ambiental. Entre as preocupações do governo, está a possibilidade da derrubada do veto à dispensa de licença ambiental para dragagens.

Lula vetou o trecho que dispensava a necessidade de licença ambiental para serviços e obras direcionados à manutenção e ao melhoramento da infraestrutura em instalações preexistentes ou em faixas de domínio e de servidão, incluídas dragagens de manutenção.

De acordo com o secretário Especial para o PPI (Programa de Parcerias de Investimentos) da Casa Civil, Marcus Cavalcanti, a dispensa de licitação de dragagens pode causar impactos ambientais para as hidrovias.

Na avaliação de Cavalcanti, o texto aprovado pelo Congresso Nacional é satisfatório para os portos, mas prejudica o transporte de cargas por rio.

Marcus Cavalcanti participou do evento “Infraestrutura em movimento: desafios para transformar o Brasil” realizado pelo MoveInfra, em Brasília, nesta quarta-feira (22). Na ocasião, o secretário listou os principais desafios para o setor de infraestrutura, como taxa de juros elevada.

BR-319

Segundo o secretário, a modelagem da PPP (Parceria Público-Privada) da BR-319 que está sendo desenvolvida pelo governo vai viabilizar a saída da licença ambiental para a pavimentação da rodovia.

A BR-319 é a principal ligação dos estados do Amazonas e de Roraima com o restante do país. O trecho começou a ser construído em 1968 e nunca foi concluído.

As obras na rodovia estão suspensas desde o fim de julho de 2024, após decisão da Justiça Federal do Amazonas, por falta de controle do desmatamento na região.

Suape e Polícia Federal firmam acordo para reforçar segurança no porto

PLATAFORMA: INFORMATIVO DOS PORTOS | CADERNO: ONLINE | 23.10.25

Suape fechou acordo de cooperação técnica com a Superintendência Regional da Polícia Federal em Pernambuco. A parceria, com operações já em andamento, fortalece ações de policiamento ostensivo na área portuária, com foco na prevenção e repressão a crimes como tráfico de drogas, contrabando, crimes ambientais e outras infrações transnacionais.

A Polícia Federal celebra pela primeira vez um convênio desse tipo com uma autoridade portuária, o que representa um marco importante na atuação integrada entre instituições públicas.

O acordo, assinado pelo diretor-presidente de Suape, Armando Monteiro Bisneto, e o superintendente da PF em Pernambuco, delegado Antônio de Pádua Vieira Cavalcanti, tem vigência de 60 meses, e não implica em transferência de recursos financeiros. As despesas são custeadas por cada uma das instituições, seguindo as respectivas competências.

A Unidade de Polícia Marítima da PF está atuando diretamente na área do porto, ampliando o monitoramento, a fiscalização e a resposta rápida a atividades ilícitas. Além das ações de patrulhamento.

O acordo também prevê o intercâmbio de informações estratégicas, o uso compartilhado de infraestrutura, recursos logísticos e a realização de operações conjuntas – tanto no âmbito operacional quanto de inteligência.

O diretor-presidente de Suape, Armando Monteiro Bisneto, informa que a iniciativa reforça o compromisso de Suape com a segurança, a legalidade e o desenvolvimento sustentável das atividades portuárias.

Aditivo a contrato de túnel Santos-Guarujá obriga gestão Tarcísio a mencionar governo federal

PLATAFORMA: FOLHA | CADERNO: ONLINE | 23.10.25

Um termo aditivo ao contrato assinado entre os governos Lula e Tarcísio de Freitas para construção do túnel Santos-Guarujá obriga a gestão estadual a mencionar a participação da federal em placas e material de publicidade da obra.

A paternidade do túnel, de R\$ 5,14 bilhões, vem sendo objeto de disputa entre as duas esferas, que atuam conjuntamente no empreendimento, o maior do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento).

Nesta segunda-feira (20), o governo Tarcísio lançou uma campanha publicitária sobre a obra sem citar a participação federal. Em agosto, o governo Lula havia feito o mesmo, com peças de propaganda que ignoravam o papel estadual.

O aditivo do contrato, assinado no último 14 de outubro, complementa acordo firmado em fevereiro deste ano que contém as obrigações das partes. Assinam o documento o Ministério dos Portos e Aeroportos, a Autoridade Portuária de Santos e o governo de São Paulo.

O aditivo atende a uma série de recomendações do Tribunal de Contas da União (TCU), para preencher lacunas a respeito dos direitos e deveres de cada parte.

Uma das cláusulas trata da obrigação do delegatário (governo paulista) de “afixar em local visível placa de obra elaborada conforme Manual de Uso da Marca do Governo Federal – Obras, mantendo-a em bom estado de conservação durante todo o prazo de execução das obras, assim como a inclusão da marca do Governo Federal em toda e qualquer publicidade institucional que seja relacionada ao objeto do presente”.

Embora não haja menção a obrigações do governo federal de fazer o mesmo com relação ao estadual, há um entendimento de que haveria essa reciprocidade, segundo o Painel apurou.

Em nota, o governo Tarcísio afirmou que o termo aditivo ao convênio firmado com o Ministério de Portos e Aeroportos atualiza cláusulas administrativas relacionadas à execução do Túnel Santos–Guarujá.

“O convênio será observado, conforme as normas aplicáveis e o cronograma de início das obras”, indicou. “O Governo de São Paulo mantém diálogo técnico e permanente com a União e com a Autoridade Portuária de Santos para garantir uma execução eficiente, transparente e alinhada ao interesse público.”

Para tentar pacificar o tema, o aditivo lembra em seu preâmbulo “o interesse comum dos partícipes no desenvolvimento de projeto”.

Outros pontos abordados no aditivo se referem à transferência de recursos da União ao governo de São Paulo para a obra. Uma cláusula diz que o governo federal deve garantir o repasse até 60 dias após a assinatura do contrato para a obra, que deve ficar pronta até 2031.