



ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE
TERMINAIS DE LÍQUIDOS

Clipping Diário

SEGUNDA-FEIRA 09.02.26



Governos planejam 20 licitações até março no país

PLATAFORMA: JORNAL DO COMÉRCIO | CADERNO: ONLINE | 09.02.26

A previsão de um primeiro semestre lotado de leilões de concessões e Parcerias Público-Privadas (PPPs) deverá se concretizar já nos primeiros meses de 2026. Até março, estão programados para acontecer ao menos 20 leilões na sede da B3, em São Paulo. Tratam-se de projetos de diferentes governos e segmentos.

Em fevereiro, seis concorrências estão agendadas. As principais delas são do governo paulista. A concessão do novo centro administrativo do Estado, a ser construído na região central da capital, deverá ser licitada em 26 de fevereiro e tem previsão de R\$ 6 bilhões de investimentos. No dia seguinte, a gestão planeja leiloar a concessão rodoviária Rota Mogiana, um corredor de 520 km com R\$ 9,3 bilhões de obras.

O mês de março deverá ter uma maratona de leilões: já há 14 com data marcada. Só o governo mineiro tem quatro licitações previstas. No dia 20, o Estado planeja leiloar os serviços não pedagógicos de 95 escolas, com R\$ 1,25 bilhão de investimentos, e uma concessão rodoviária do Lote Noroeste, com R\$ 4,72 bilhões. Já no dia 30, estão agendadas mais duas concorrências, dos serviços de travessias hídricas no reservatório de Furnas e a concessão da ponte sobre o reservatório de Moraes.

Outro leilão de grande porte, marcado para o dia 25, deverá ser o das três PPPs da Saneago (Saneamento de Goiás), que prevê R\$ 6,2 bilhões em obras.

No dia 30, também está marcado o processo competitivo da concessão do aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro. Ainda no âmbito federal, o Ministério dos Transportes prevê fazer, em 31, o leilão do lote rodoviário Rota Gerais, em Minas Gerais, com investimentos de R\$ 7,3 bilhões.

Terminais graneleiros do Rio Grande do Sul investem em melhorias

PLATAFORMA: JORNAL DO COMÉRCIO | CADERNO: ONLINE | 09.02.26

Os terminais Termasa e Bianchini, especializados na movimentação de cargas a granel, como soja, milho e trigo, estão implementando obras em suas estruturas localizadas no Porto de Rio Grande para aumentar capacidades e aprimorar atividades. A estimativa é que, no total, sejam aportados mais de R\$ 850 milhões nas ações.

No caso do terminal Termasa, que é gerido pela Cooperativa Central Gaúcha (CCGL), os trabalhos também são focados na recuperação da estrutura afetada pelas enchentes de 2024. Para esse empreendimento, o grupo conta com um financiamento de R\$ 373, 46 milhões, aprovado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

O vice-presidente da CCGL, Guillermo Dawson Jr., projeta que a recomposição do Termasa deve ser finalizada em outubro deste ano. "Durante a condição climática desfavorável (de 2024), um navio colidiu tanto com a sua proa quanto com a popa no píer, deixando-o inviabilizado", recorda o dirigente.

A recuperação da estrutura, somada a outras obras de melhorias do terminal, deverá representar um investimento total de aproximadamente R\$ 650 milhões. Entre os empreendimentos que estão sendo desenvolvidos, Dawson Jr. destaca um armazém com capacidade para 120 mil toneladas, ampliação da capacidade de carregamento e descarregamento de caminhões, melhoria no descarregamento ferroviário, novas balanças e uma subestação de energia. Com a nova unidade de armazenagem, o terminal como um todo passará a ter cerca de 400 mil toneladas de capacidade estática.

Ele comenta que o investimento na modernização dos terminais graneleiros em Rio Grande é uma necessidade, porque o Estado tem uma economia muito centrada no agronegócio. "Quanto melhor for a nossa capacidade de escoamento, maior vai ser a renda do produtor", argumenta.

Outro terminal graneleiro que está fazendo investimento no Porto de Rio Grande é o da Bianchini, instalando uma segunda esteira para deslocamento de cargas, com aporte de mais de R\$ 200 milhões nessa e em outras melhorias.

O vice-presidente de Infraestrutura da Federasul, Antônio Carlos de Bacchieri, comenta que essa iniciativa possibilitará incrementar, no mínimo, 60% de produtividade por hora trabalhada. Hoje, o complexo carrega 2,6 mil toneladas de cargas, por hora. A nova esteira deverá estar em operação até o começo do próximo ano.

"Isso dará uma qualidade de expedição de carga muito boa", prevê. Outra medida que a Bianchini está tomando é a construção de mais armazéns. A capacidade estática da estrutura atualmente é de 1,3 milhão de toneladas e passará para cerca de 1,5 milhão de toneladas.

Condições dos modais impactam nos portos

Apesar das melhorias que estão sendo feitas dentro da área portuária em Rio Grande, Bacchieri critica as condições dos modais logísticos no entorno: o ferroviário e o rodoviário. Quanto às estradas, o dirigente reforça que há anos persiste a pendência da duplicação de cerca de oito quilômetros da BR-392 (o Lote 4 de obras previstas nessa rodovia que fica na frente do porto gaúcho).

De acordo com ele, essa questão está afetando todos os terminais portuários da região. Além disso, Bacchieri adverte quanto à falta de investimento e o descaso com que são tratadas as ferrovias no Estado, que também seria outra forma de acesso ao porto rio-grandino.

Outros empreendimentos considerados pelo integrante da Federasul como fundamentais para a Metade Sul gaúcha seriam a construção da ponte ligando os municípios de São José do Norte e Rio Grande e a confirmação da implantação de uma termelétrica a gás natural liquefeito (GNL) na cidade rio-grandina. O grupo espanhol Cobra já manifestou a intenção de liderar a ação, mas o projeto da usina teve sua outorga revogada pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

Governo Lula avançou com plano de dragagem no rio Tapajós sem licença, apesar de impactos mapeados

PLATAFORMA: FOLHA | CADERNO: ONLINE | 09.02.26

O governo Lula (PT) selecionou uma empresa para dragagem em hidrovia no rio Tapajós, a um custo de R\$ 61,8 milhões, sem obter a licença ambiental –e sem protocolar um pedido com esse propósito– para a retirada de material em sete pontos do rio, entre Itaituba (PA) e Santarém (PA).

Documentos da Semas (Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade) do governo do Pará, do ICMBio (Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade) e do Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis) apontam impactos considerados “significativos” a partir de dragagem no Tapajós.

Entre esses impactos estão alteração da qualidade da água, assoreamento do leito do rio, prejuízo à pesca, alteração de rotas de transporte usadas por comunidades ribeirinhas e indígenas, risco de insegurança alimentar nessas comunidades e alteração em ciclos de reprodução da tartaruga-da-amazônia, numa área que é a segunda maior em reprodução da espécie.

Na noite desta sexta-feira (6), o governo divulgou uma nota em que comunica a suspensão da licitação que habilitou uma empresa para a dragagem. Assinam a nota os ministros Guilherme Boulos (Secretaria-Geral da Presidência), Silvio Costa Filho (Portos e Aeroportos) e Sônia Guajajara (Povos Indígenas).

À Folha a Semas afirmou que não há pedido de autorização, “protocolado ou em análise”, para dragagem no rio Tapajós.

O órgão ambiental do governo do Pará já concedeu uma autorização para atividades do tipo em três pontos do rio, no contexto da seca extrema na amazônia, que provocou níveis mínimos históricos de rios amazônicos em 2023 e em 2024. Essa autorização foi concedida em 2025.

Segundo a Semas, o aval já não está mais em vigor, pois foi concedido “de forma estritamente pontual, restrito ao leito do rio, em razão da estiagem prolongada e de seus desdobramentos”.

Em nota, o DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) admitiu que ainda não tem licença para dragar o rio Tapajós entre Itaituba e Santarém.

“Não se trata de obra emergencial, mas sim de dragagem de manutenção”, disse o órgão do governo federal, responsável pelo plano para consolidação de uma hidrovia no Tapajós, voltada ao escoamento de grãos, principalmente soja.

Uma licitação está em curso para contratar a empresa que fará os estudos ambientais voltados ao licenciamento, afirmou o DNIT, antes do comunicado sobre a suspensão da licitação para a dragagem.

O procedimento dos estudos ambientais foi lançado no último dia 19. Os lances para a contratação da empresa responsável pela dragagem foram recebidos entre os dias 16 e 28 de janeiro, quando uma firma foi considerada habilitada.

Segundo as especificações técnicas do edital, a empreiteira deve executar o “plano anual de dragagem de manutenção aquaviária na hidrovia do rio Tapajós”, entre Itaituba e Santarém.

A região de Itaituba tem uma grande quantidade de portos e miniportos de empresas que operam o agronegócio, com impactos diretos a comunidades ribeirinhas e indígenas. Segundo representantes de grandes produtores de soja, trafegam entre 2.000 e 3.000 caminhões na BR-163 no período da safra, oriundos de Mato Grosso. O destino é o porto de Mirituba, na beira do Tapajós.

A hidrovia e o projeto da ferrovia Ferrogrão –ambos encampados pelo governo Lula– buscam dar vazão ao escoamento de grãos.

Segundo o DNIT, a contratação de estudos ambientais para o plano de dragagem preencheria as “lacunas” relacionadas aos impactos ambientais causados.

Os ministros do governo Lula que comunicaram a suspensão da dragagem afirmaram, na nota divulgada, que obras de dragagem são ações de rotina. Eles afirmaram que haverá consulta aos indígenas da região, com definição de cronograma e grupo de trabalho.

Indígenas da região do Tapajós protestam há mais de duas semanas contra o avanço do projeto de dragagem do rio e contra o decreto de Lula que inclui a hidrovia do Tapajós num programa de privatização. O decreto nº 12.600, de agosto de 2025, inclui ainda as hidrovias dos rios Madeira e Tocantins.

Os indígenas ocuparam a sede da Cargill em Santarém, bloquearam acessos rodoviários e cobraram a presença de representantes do governo federal no local. Eles querem a revogação do decreto e realização de consultas prévias antes de iniciativas como de dragagem.

“Nenhuma medida relativa a ações ou serviços no rio Tapajós avançará sem que os povos da região sejam amplamente consultados e sem que todas as normas vigentes sejam rigorosamente cumpridas”, disse o Ministério de Portos e Aeroportos, em nota. “O decreto não autoriza concessões da hidrovia nem a realização de obras como dragagem.”

Parecer técnico da Semas, relacionado à autorização concedida para dragagem associada à estiagem, afirma que esse tipo de intervenção pode causar suspensão de sedimentos, alterar parâmetros físicos e químicos da água e afetar a biota aquática. Os técnicos levaram em conta estudos fornecidos pelo próprio DNIT.

parecer. Por ser significativo, depende de medidas mitigadoras, segundo a Semas, que cita ainda uma possibilidade de conflitos da dragagem com o modo de vida indígena na região.

A partir de solicitação do MPF (Ministério Público Federal) no Pará, que acionou a Justiça para que os indígenas sejam consultados, ICMBio e Ibama elaboraram pareceres técnicos que também apontam impactos ambientais e riscos decorrentes da dragagem.

“A realização das obras de dragagem pode representar impactos a segurança alimentar, a reprodução social e cultural das comunidades tradicionais ribeirinhas e extrativistas beneficiárias da Flona [Floresta Nacional] do Tapajós, bem como impactos a fauna aquática da região, em especial cetáceos, sirênios e quelônios, além das aves aquáticas migratórias e da ictiofauna”, disse o ICMBio.

O Ibama, por sua vez, aponta riscos para o Tabuleiro do Monte Cristo, que fica em um dos pontos de dragagem previstos. A área é conhecida pela reprodução da tartaruga-da-amazônia, e, em tamanho e importância, fica atrás apenas do tabuleiro no rio Guaporé, em Rondônia, conforme o Ibama.

Uma nota técnica produzida pelo Grupo de Trabalho Infraestrutura e Justiça Socioambiental, que reúne pesquisadores, organizações da sociedade civil e ONGs, analisou os documentos do DNIT sobre o plano de dragagem no Tapajós e apontou inexistência de estudos de impacto ambiental.

Segundo a análise do GT, o volume a ser dragado em três anos chega a 4,5 milhões de metros cúbicos. O grupo pede a suspensão do edital, a conclusão do licenciamento e a realização de consulta livre nas comunidades impactadas.

Canal de Santos: Projeto prevê calado de 17m no sexto ano de contrato

PLATAFORMA: AGÊNCIA INFRA | CADERNO: ONLINE | 09.02.26

Aprovado pela diretoria da Antaq na quinta-feira (5), o projeto de concessão do canal de acesso do Porto de Santos será submetido à consulta e audiência pública, que deverão detalhar o modelo regulatório, as obrigações do concessionário e os impactos econômicos e operacionais do projeto, antes do encaminhamento para as próximas etapas de licitação. O valor previsto da concessão é de R\$ 23,4 bilhões – 263,6% maior do que o divulgado inicialmente, de R\$ 6,45 bilhões. O contrato envolve dragagens de aprofundamento para 16 e 17 metros e estudo de viabilidade para 18 metros, manutenção do canal e implementação do VTMIS. O prazo é de 25 anos, podendo ser prolongado por 70 anos, com mecanismo de conta de retenção, onde parte do que a concessionária recebe fica retida para bancar as obras, e de proposta apoiada, que exige apresentação de garantia financeira. O projeto original, elaborado pelo BNDES com base no modelo definido para o canal do Porto de Paranaguá, incorpora adaptações estruturantes para atender às necessidades do cais santista.

Ministério abre consulta pública para Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina (PR)

PLATAFORMA: AGÊNCIA INFRA | CADERNO: ONLINE | 09.02.26

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) abriu, nesta sexta-feira (6), a consulta pública do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, no estado do Paraná. Realizada de forma totalmente online, por meio da plataforma Brasil Participativo, do Governo Federal, a consulta permanece aberta até 7 de março.

O Plano Mestre é um instrumento estratégico de planejamento do setor, elaborado para cada complexo portuário do país. Ele tem como finalidade orientar ações e investimentos de curto, médio e longo prazos, abrangendo os portos, a relação porto-cidade e os acessos aos complexos portuários, conforme previsto na legislação setorial. Podem contribuir com o modelo a sociedade civil, órgãos da administração pública e pessoas jurídicas, com o objetivo de aprimorar a política pública.

Participação social

A consulta pública é um instrumento de participação social, que permite a cidadãos, empresas, entidades representativas, autoridades públicas e demais interessados conhecerem o conteúdo do Plano Mestre e apresentarem contribuições, sugestões e comentários, com vistas ao aprimoramento do documento, antes da consolidação da versão final do plano.

As contribuições, devidamente identificadas e fundamentadas, devem ser encaminhadas por meio do formulário eletrônico disponível na plataforma Brasil Participativo. No site, também estão disponíveis, para consulta, o documento preliminar do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina e o seu apêndice.

A participação social é fundamental para o aprimoramento do Plano Mestre e para o fortalecimento de um planejamento portuário integrado, eficiente e sustentável.

Leilão no Porto de São Sebastião ficará para o final do ano, estima MPor

PLATAFORMA: PORTAL BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 09.02.26

O leilão da área SSB01, localizada no Porto de São Sebastião (SP), deverá ocorrer somente no final do ano, segundo expectativas do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). Inicialmente, o ativo seria leiloado em março de 2026, mas o projeto passou por uma nova consulta pública, realizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) visando aprimorar a proposta, além de novas definições em relação à modelagem.

Em dezembro do ano passado, a agência reguladora anunciou uma segunda rodada de audiência e consultas públicas sobre o arrendamento da área, que se encerrou no último dia 27 de janeiro. A Antaq argumentou que a reabertura do processo ocorreu em razão da revisão dos estudos técnicos e jurídicos a partir das manifestações recebidas na primeira audiência e consulta públicas, realizadas entre setembro e dezembro de 2024.

Em nota enviada ao BE News, o Ministério de Portos e Aeroportos afirmou que a expectativa era de que não houvesse a necessidade de um novo período de audiência e consulta pública, admitindo que o prazo para realização do leilão será postergado.

Com o processo atualizado, a estimativa da pasta é de enviar os estudos técnicos referentes ao projeto ao Tribunal de Contas da União (TCU) no mês de março e realizar o leilão entre outubro a dezembro deste ano.

Porto São Sebastião

Nova proposta para o arrendamento do terminal prevê maior concentração para movimentação de contêineres no porto.
Foto: Divulgação/CDSS

Proposta

Conforme anunciado pela Antaq, um dos motivos pela realização da segunda audiência e consulta pública foi a inclusão da movimentação de carga conteinerizada no escopo do empreendimento. A medida ocorre para atender a alta demanda do segmento e os gargalos operacionais do Porto de Santos (SP).

O terminal de São Sebastião fica em uma área próxima ao complexo santista e tem grande atratividade de operadores, principalmente pela profundidade do canal de acesso ao porto, cuja medição ultrapassa 20 metros, permitindo assim a navegação de navios porta-contêineres de grande porte.

Manutenção de berço público

Durante a audiência pública, realizada na última semana, operadores do porto e representantes da comunidade portuária local demonstraram preocupação com a manutenção de pelo menos um berço público em operação no terminal.

Discutido há pelo menos cinco anos, o arrendamento inicial previa dois berços, sendo um público e um de uso exclusivo do arrendatário. Na nova proposta de modelagem estão previstos arrendamentos de quatro berços para movimentação de contêineres e de granéis sólidos. Historicamente, o porto tem vocação para movimentação de granéis sólidos, com as operações de contêineres concentrada em poucos terminais.

Com a nova proposta, os investimentos em Capex (voltados para melhorias e manutenção de ativos) chegam a R\$ 2,5 bilhões nos primeiros anos de contrato. Os recursos seriam aplicados na ampliação da infraestrutura, com novos berços de atracação, pátios operacionais, sistemas rodoviários de recepção e expedição, além de equipamentos para movimentação de contêineres e granéis.

O cronograma prevê até nove anos para a conclusão das principais obras, com execução faseada para garantir a continuidade das operações. Ao fim do ciclo de investimentos, a projeção é que o terminal alcance capacidade anual de até 1,35 milhão de TEUs em cargas conteinerizadas e cerca de 3,45 milhões de toneladas de granéis sólidos.

“Buscamos modernizar o que já existe e avançar na inserção de São Sebastião em novas rotas e mercados, assumindo um papel de âncora do desenvolvimento regional”, afirmou Ernesto Sampaio, diretor-presidente da Companhia Docas de São Sebastião (CDSS).