



ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE
TERMINAIS DE LÍQUIDOS



Clipping Diário

SEGUNDA-FEIRA 02.03.26

Ibama lança Guias de Avaliação de Impacto Ambiental

PLATAFORMA: PORTOS E NAVIOS | CADERNO: ONLINE | 01.03.26

Publicações apresentam orientações técnicas na adoção de procedimentos do licenciamento ambiental federal

Brasília/DF (25/02/2025) – Como parte das comemorações aos 37 anos do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), estão sendo lançados três Guias de Avaliação de Impacto Ambiental (AIA), reforçando o compromisso institucional com a modernização, a transparência e a efetividade do licenciamento ambiental federal. A ideia é que eles sejam os primeiros de uma série de 35 tipologias.

Entre os materiais finalizados, estão o Guia de Avaliação de Impacto Ambiental para Porto Organizado e Terminal de Uso Privado (TUP), o de Usina Hidrelétrica e o de Pesquisa Sísmica. Eles foram estruturados para promover maior clareza nas etapas de AIA, melhorar a qualidade dos estudos ambientais apresentados ao Ibama e orientar a elaboração de termos de referência mais objetivos e eficazes.

“A iniciativa integra o esforço do Instituto em harmonizar conceitos, aprimorar procedimentos e qualificar as análises técnicas realizadas no âmbito da avaliação de impacto ambiental dos empreendimentos licenciados pela autarquia”, explica a analista ambiental do Ibama Carolina Alves Lemos.

Os guias abrangem diretrizes metodológicas atualizadas, sistematizam conhecimentos acumulados ao longo de décadas de atuação e fortalecem a previsibilidade e a segurança nas decisões de licenciamento. A elaboração do material contou com a experiência dos servidores da Diretoria de Licenciamento Ambiental do Ibama. Em seguida, o conteúdo foi submetido à consulta pública.

De acordo com Carolina, os documentos demonstram a vinculação entre a avaliação de impacto ambiental e o licenciamento federal, descrevem impactos socioambientais característicos dos setores e reúnem medidas ambientais exemplificativas voltadas à prevenção, mitigação e compensação.

Para a diretora de Licenciamento Ambiental do Ibama, Claudia Barros, a publicação desses guias representa um avanço significativo para a gestão ambiental no país. “Além de padronizar procedimentos e ampliar a eficiência administrativa, os documentos contribuem para processos mais transparentes, maior participação social e decisões fundamentadas em critérios técnicos robustos”, destaca Claudia.

Portos do Sul movimentam quase 200 milhões de toneladas em 2025

PLATAFORMA: BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 02.03.26

A região portuária do Sul do Brasil movimentou, em 2025, quase 200 milhões de toneladas, volume 5,4% superior ao registrado no ano anterior e o melhor resultado dos últimos cinco anos, segundo dados divulgados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários. O levantamento considera a operação de portos públicos, responsáveis por 129 milhões de toneladas, e de terminais de uso privado, que somaram 69,9 milhões de toneladas no período.

Entre as instalações com maior volume de cargas está o Porto de Paranaguá, no Paraná, com 66,4 milhões de toneladas movimentadas ao longo do ano. Na sequência aparecem o Porto de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, com 31,6 milhões de toneladas; o Porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, com 17,5 milhões; o Porto de Itapoá, também em Santa Catarina, com 16,1 milhões; e o Terminal Aquaviário de Osório, no Rio Grande do Sul, com 10,7 milhões de toneladas.

De acordo com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o desempenho reflete, na avaliação da pasta, a eficiência do sistema portuário e os investimentos realizados no setor. “Estamos fortalecendo a infraestrutura portuária com planejamento, modernização e novos investimentos. O crescimento consistente da movimentação no Sul mostra que o Brasil está ampliando sua competitividade e garantindo melhores condições para exportar, gerar emprego e desenvolver as regiões”, afirmou.

No detalhamento por tipo de carga, os graneis sólidos responderam pela maior parte da movimentação, com 90,9 milhões de toneladas, impulsionados principalmente por soja, fertilizantes e cereais. Os graneis líquidos — como petróleo, combustíveis e óleos animais e vegetais — totalizaram 33,7 milhões de toneladas. A carga containerizada alcançou 58,9 milhões de toneladas, crescimento de 12,5% em relação a 2024. Já a carga geral, que inclui alimentos, produtos químicos e matérias-primas, somou 16,2 milhões de toneladas, alta de 4,5% na comparação anual.

Considerando o perfil de transporte, a maior parte da movimentação foi de longo curso, com 152,3 milhões de toneladas, aumento de 5,8% frente ao ano anterior. China, Singapura e Irã figuraram entre os principais destinos das cargas embarcadas a partir dos portos do Sul. A cabotagem passou de 26,1 milhões para 26,8 milhões de toneladas, crescimento de 2,96%. O transporte por vias interiores registrou 6,7 milhões de toneladas movimentadas, alta de 4,41%.

No contexto da ampliação da carteira de investimentos na região, o Ministério de Portos e Aeroportos e a Antaq realizaram, em 26 de fevereiro, na sede da B3, em São Paulo, o leilão do primeiro bloco de arrendamentos portuários de 2026. Entre os três terminais contratados no certame, apenas um está localizado na Região Sul: o Terminal POA26, no Porto de Porto Alegre, no Rio Grande do Sul.

O ativo foi arrematado pelo Consórcio Portos do Sul, formado pelas empresas Soluções Inteligentes Operadores Portuários Ltda e Simetria Transportes e Armazéns Gerais Ltda. O contrato terá prazo de 10 anos e prevê investimentos de R\$ 21,13 milhões. Com área de 22.052,40 metros quadrados, o terminal será destinado à movimentação e armazenagem de graneis sólidos, como grãos e fertilizantes. O projeto inclui a construção de armazéns e a modernização da infraestrutura existente.

A pasta também informou a previsão de R\$ 26,8 bilhões em investimentos na Região Sul. Desse total, R\$ 24 bilhões estão vinculados à construção de uma nova unidade industrial de celulose em Barra do Ribeiro (RS), e R\$ 2,8 bilhões destinam-se à construção de embarcações no âmbito do Programa Mar Aberto.

Museu no Porto de Santos fará passeio exclusivo para mulheres em março; veja como participar

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 02.03.26

Em comemoração ao Dia Internacional da Mulher, o Museu do Porto de Santos promove um passeio de barco ao estuário de Santos, exclusivo para mulheres. A visita embarcada será no próximo sábado (7).

Será uma edição especial do PassaPorto, sucesso do programa De Férias no Porto, realizado em janeiro. A ação oferecerá visita cultural de barco ao canal de navegação do Porto de Santos, exclusivamente para mulheres.

A distribuição dos vouchers ocorrerá nas próximas quinta e sexta-feiras, diretamente no Museu do Porto de Santos. “A entrega do voucher estará condicionada à visita guiada completa ao Museu, incentivando o contato com a história, a memória e o patrimônio cultural portuário”, explica a Autoridade Portuária de Santos (APS).

Serão disponibilizados 60 vouchers por dia, totalizando 120 vagas. A distribuição será realizada até o limite de vagas disponível. Não haverá reservas para instituições, agências de turismo ou grupos organizados. Para retirar o bilhete — limitado a um por pessoa — será necessário apresentar nome completo, CPF e e-mail ao final da visita ao Museu do Porto. Menores de idade poderão participar desde que acompanhadas por mulher adulta responsável.

A visita será no período da manhã, com saída da Ponte Edgard Perdigão, na Ponta da Praia. Durante o percurso, as participantes poderão conhecer de perto a dinâmica das operações e a relevância estratégica do Porto de Santos para o comércio exterior brasileiro.

Endereço

O Museu do Porto de Santos funciona das 9 às 17 horas, de segunda a sábado, na Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, s/no, no Macuco.

A visita é gratuita e eventuais atualizações do programa serão apresentadas na página do Instagram(@museuportosantos).

Tecnologia pode evitar falhas na entrada de navios no Porto de Santos

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 02.03.26

O caso envolvendo o navio Seaspan Empire, que bateu em duas balsas no último dia 16 de fevereiro, chamou a atenção por uma situação: ele já havia entrado no Porto de Santos e precisou deixar a área do terminal por não ter espaço para atracar, mesmo autorizado. Nesse retorno, aconteceu o acidente.

A situação joga luz sobre a necessidade de mais berços de atracação, ou uma gestão mais eficiente dos existentes, de modo a evitar novas ocorrências. Uma das necessidades apontadas por especialistas ouvidos por A Tribuna é a implantação do Sistema de Gerenciamento e Informações do Tráfego de Embarcações (VTMIS, na sigla em inglês).

“O Porto de Santos é o maior do Hemisfério Sul, com movimentação de quase 200 milhões de toneladas por ano. São mais de 50 terminais que usam o mesmo canal (de navegação). Existe uma oportunidade que deveria estar sendo tratada com muito foco e prioridade: a implantação do VTMIS. Não é admissível que não tenha um sistema próprio. A questão envolve gestão e eficiência, fundamentais para aumentar a produtividade”, aponta o engenheiro civil e mestre em Engenharia de Transportes pelo Instituto Militar de Engenharia Luis Claudio Montenegro.

Ele lembra que Santos enfrenta um gargalo importante nos acessos. “Há um enorme potencial de atração de cargas, vindas de uma área de influência que abrange praticamente todo o Brasil. Porém, por mais que se ampliem as estruturas portuárias, como cais, armazéns e áreas de armazenagem, os acessos terrestres e marítimos continuarão pressionados, operando no limite da capacidade”.

Segundo Montenegro, o único porto do Brasil que possui um sistema completo de VTMIS é o do Vitória (ES). Para ele, Santos deveria ter máxima prioridade do sistema, pois a “falta de foco” nesse tema abre espaço para incidentes ou acidentes.

Capacidade

O esgotamento da capacidade portuária é outro fator que merece atenção. “Para se ter uma ideia, em levantamento recente estimamos que Santos, considerando todas as cargas e terminais, gasta cerca de R\$ 3 bilhões por ano com multas de sobre-estadia de navios (quando as embarcações permanecem por tempo superior ao previsto em contrato). Esse é um recurso que não se recupera. Trata-se de dinheiro pago simplesmente por falta de capacidade operacional”.

O especialista em projetos logísticos Marcos Fernandez Nardi vai na mesma linha. Segundo ele, o problema de Santos não reflete uma única variável. “Hoje, temos um número limitado de terminais, até pequeno, considerando o porte do Porto de Santos. Esses terminais são impactados não apenas por questões de área primária, como berço e atracação, mas também por uma logística ineficiente na retaguarda do porto. Muitas vezes, a ineficiência operacional de um determinado terminal, especialmente quando falamos de graneis, já compromete as janelas dos navios”.

APS diz que aguarda TCU para implantar sistema

A Autoridade Portuária de Santos (APS) afirma que concluiu sua parte do procedimento licitatório para implantação do VTMIS. Agora, diz que depende de resposta do Tribunal de Contas da União (TCU) a uma consulta realizada sobre o sistema para poder contratar a empresa.

Além disso, ressalta que “o projeto foi estruturado com prazo total de cinco anos, sendo dois anos destinados à implantação da infraestrutura física e tecnológica do sistema e três anos correspondentes ao período de Suporte Logístico Integrado (SLI), compreendendo a manutenção e a consolidação das capacidades operacionais”.

Como funciona

A APS explica que valida a programação de entrada dos navios quando a embarcação conta com todas as autorizações (Capitania dos Portos, Polícia Federal, Receita Federal, Anvisa e Vigiafro).

“No cais público, a APS verifica se a metragem do navio está adequada ao espaço livre disponível no berço. Nos terminais privados (TUPs), o próprio terminal valida essa condição”, acrescenta a autoridade que administra o cais santista. O caso do navio Seaspam Empire aconteceu no TUP DP World.

Após estas etapas, a APS detalha que concede autorização para que a manobra da embarcação possa ser agendada junto à Praticagem. O agente marítimo, então, ajusta com a Praticagem o horário em que a manobra será iniciada.

De acordo com o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, afirma que a situação vista no último dia 16, de o navio retornar, não é comum.

“Até pelo fato de todos os envolvidos terem conhecimento do calado do navio e comprimento, exceto se houve motivo de força maior”.

Prejuízos

O diretor-executivo do Sindamar, José Roque, diz que o retorno de um navio que não consegue atracar para a Barra de Santos gera custos com o uso dos práticos, para a entrada e saída da embarcação, e despesas com rebocadores, além de interferir no tráfego dos demais navios, o que pode prejudicar outras manobras e a programação do Porto. “Existe também o custo diário do navio, consumo de bunker (combustível), salário da tripulação etc.”, comenta.

Nova consulta pública do Ministério de Portos e Aeroportos vai aperfeiçoar política de sustentabilidade

PLATAFORMA: AGÊNCIA PORTO | CADERNO: ONLINE | 02.03.26

O Ministério de Portos e Aeroportos abriu, nesta sexta-feira (27), consulta pública para atualizar a Política de Sustentabilidade e o Pacto pela Sustentabilidade. A iniciativa visa receber contribuições para aprimorar critérios técnicos, prazos e procedimentos associados à obtenção do selo de sustentabilidade por parte de operadores portuários, aeroportuários e hidroviários.

A portaria nº 86/2026 que autoriza a abertura da consulta pública está no Diário Oficial da União. As sugestões podem ser enviadas até o dia 18 de março na Plataforma Brasil Participativo e é aberta a sociedade, incluindo setor privado, entidades de classe, órgãos públicos e especialistas.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, a escuta ativa da sociedade em temas estratégicos é uma marca do Governo Federal. “A abertura da consulta consolida o compromisso desta gestão com a construção democrática de políticas públicas que estimulam a adesão da sociedade a práticas sustentáveis que estão na agenda dos debates sobre o futuro do Brasil e do nosso planeta”, explica.

“As contribuições são valiosas para o aprimoramento do instrumento e para uma aferição mais adequada dos compromissos pactuados pelo setor”, salienta a diretora de sustentabilidade do Mpor, Larissa Amorim.

Por meio do Pacto pela Sustentabilidade, entes públicos e privados firmam compromissos que fortalecem iniciativas corporativas que compõem as práticas ESG (ambiental, social e governança, da sigla em inglês). A execução das diretrizes se dará por meio de planos de ação, indicadores de desempenho, parcerias público-privadas, instrumentos normativos e premiações.

“A modernização da Política de Sustentabilidade está de acordo com a implementação de práticas alinhadas aos objetivos de desenvolvimento sustentável (ODS) que compõem a Agenda 2030 adotada pela Organização das Nações Unidas”, conclui Amorim.

Após o término da consulta pública, as sugestões serão analisadas pela equipe técnica da Diretoria de Sustentabilidade do ministério. As alterações na política deverão entrar em vigor após publicação de portaria e devem ser seguidas, obrigatoriamente, pelas unidades do Mpor e suas entidades vinculadas e de forma voluntária pelos agentes privados dos setores portuário, aquaviário, aeroviário e aeroportuário.

Colisão entre navio e balsas no Porto de Santos expõe falta de sistema que organiza o tráfego

PLATAFORMA: G1 | CADERNO: ONLINE | 02.03.26

O acidente envolvendo o navio Seaspam Empire, que bateu em duas balsas no dia 16 de fevereiro, trouxe à tona um problema recorrente no Porto de Santos: a falta de vagas de atracação e a necessidade de gestão mais eficiente do fluxo de embarcações. O cargueiro chegou a entrar no porto, mas precisou deixar o canal porque não havia espaço disponível no terminal para atracar, apesar de estar autorizado. No retorno, ocorreu a colisão.

Especialistas ouvidos pela reportagem afirmam que o episódio reforça a urgência na implantação do Sistema de Gerenciamento e Informações do Tráfego de Embarcações (VTMIS), tecnologia que permite acompanhar, orientar e ordenar o movimento de navios em tempo real.

O Porto de Santos é o maior do Hemisfério Sul, com movimentação de quase 200 milhões de toneladas por ano. São mais de 50 terminais que usam o mesmo canal (de navegação). Existe uma oportunidade que deveria estar sendo tratada com muito foco e prioridade: a implantação do VTMIS. Não é admissível que não tenha um sistema próprio”, apontou o engenheiro civil e mestre em Engenharia de Transportes pelo Instituto Militar de Engenharia, Luis Claudio Montenegro.

Montenegro ressaltou que Santos já opera no limite: “Há um enorme potencial de atração de cargas, vindas de uma área de influência que abrange praticamente todo o Brasil. Porém, por mais que se ampliem as estruturas portuárias, como cais, armazéns e áreas de armazenagem, os acessos terrestres e marítimos continuarão pressionados, operando no limite da capacidade”, diz.

Ele destacou que o único porto brasileiro com VTMIS completo em funcionamento é o de Vitória (ES). Para ele, Santos deveria ter máxima prioridade do sistema, pois a “falta de foco” nesse tema abre espaço para incidentes ou acidentes.

O gargalo da capacidade portuária também preocupa. Segundo o engenheiro, o Porto de Santos perde cerca de R\$ 3 bilhões por ano em multas de sobre-estadia de navios, quando embarcações ficam mais tempo que o contratado. “Esse é um recurso que não se recupera. Trata-se de dinheiro pago simplesmente por falta de capacidade operacional”.

O especialista em projetos logísticos Marcos Fernandez Nardi concorda. Ele afirma que o número de terminais em Santos é pequeno para o porte do porto e que a retaguarda logística. “Muitas vezes, a ineficiência operacional de um determinado terminal, especialmente quando falamos de granéis, já compromete as janelas dos navios”.

APS diz que aguarda TCU para implantar sistema

A Autoridade Portuária de Santos (APS) afirma que concluiu sua parte do procedimento licitatório para implantação do VTMIS. Agora, diz que depende de resposta do Tribunal de Contas da União (TCU) a uma consulta realizada sobre o sistema para poder contratar a empresa.

Além disso, ressaltou que “o projeto foi estruturado com prazo total de cinco anos, sendo dois anos destinados à implantação da infraestrutura física e tecnológica do sistema e três anos correspondentes ao período de Suporte Logístico Integrado (SLI), compreendendo a manutenção e a consolidação das capacidades operacionais”.

Como funciona

A APS explica que valida a programação de entrada dos navios quando a embarcação conta com todas as autorizações (Capitania dos Portos, Polícia Federal, Receita Federal, Anvisa e Vigiafro).

Vídeo mostra tripulantes pulando no mar antes de impacto com navio no Porto de Santos — Foto: Reprodução/Redes Sociais

“No cais público, a APS verifica se a metragem do navio está adequada ao espaço livre disponível no berço. Nos terminais privados (TUPs), o próprio terminal valida essa condição”, acrescenta a autoridade que administra o cais santista. O caso do navio Seaspan Empire aconteceu no TUP operado pela DP World

Após estas etapas, a APS detalha que concede autorização para que a manobra da embarcação possa ser agendada junto à Praticagem. O agente marítimo, então, ajusta com a Praticagem o horário em que a manobra será iniciada.