



ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE
TERMINAIS DE LÍQUIDOS



Clipping Diário

SEGUNDA-FEIRA 09.03.26

Governo elabora novo texto para revisão de lei portuária

PLATAFORMA: PORTOS E NAVIOS | CADERNO: ONLINE | 09.03.26

O MPor (Ministério de Portos e Aeroportos) e a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) trabalham na elaboração de uma proposta legislativa para fazer mudanças na Lei de Portos (Lei 12.815/2013).

O novo texto seria uma alternativa ao PL (Projeto de Lei) 733/2025, proposta que, originalmente, buscou a revogação da Lei dos Portos com a criação de uma nova legislação para o setor portuário, mas que não tem avançado.

O PL 733/2025 surgiu de uma comissão de juristas instalada na Câmara dos Deputados em 2024 e foi formalizado num projeto de autoria do deputado Leur Lomanto (União-BR). A proposta da comissão foi aprovada com veementes protestos de sindicatos ligados ao trabalho portuário.

O ministério apontou, na época, que a proposta da comissão não havia sido articulada com o governo e foi fortemente criticada por técnicos do setor, que consideraram o texto desequilibrado e que poderia levar a insegurança jurídica em vários pontos. Os representantes do executivo também entenderam que o PL carregava um vício de iniciativa por criar do zero uma legislação que mudaria as competências do ministério e da agência para o setor portuário.

Ao longo de 2025 a proposta legislativa ficou a cargo de uma comissão especial e tem como relator o deputado Arthur Maia (União-BR). Ele mesmo já tinha indicado que o projeto não revogasse a lei de 2013. Caso isso ocorresse, a leitura jurídica feita entre técnicos do governo é que qualquer mudança nas competências do MPor e da ANTAQ teria de partir de uma proposta protocolada pelo Executivo. Mas se houver apenas uma revisão de pontos da legislação atual, a autoria oficial do governo é vista como desnecessária, podendo o Congresso votar a proposta originária da Câmara.

A articulação do governo e da agência ocorre enquanto representantes de empresas interessadas na aprovação da proposta articulam com integrantes da comissão especial a votação de uma proposta ainda em março. O relator está pedindo contribuições para ajustar o texto apresentado. Procurado pela Agência INFRA, Maia não quis comentar o teor das negociações, mas confirmou a previsão da apresentação de seu parecer até o fim deste mês.

Trabalhista

A articulação do setor privado para tentar uma mudança na legislação portuária ganhou urgência com uma recente decisão do TST (Tribunal Superior do Trabalho) em relação à contratação de trabalhadores portuários avulsos vinculados ao OGMO (Organismo de Gestão de Mão de Obra).

O tema é um dos principais focos de desgaste com os sindicatos dos trabalhadores portuários, que acompanham a tramitação desde a época da comissão de juristas, que acusavam ser majoritariamente composta por representantes das empresas e pressionam contra alterações no modelo atual de contratação, estabelecido na lei de 2013.

Acórdão do final de fevereiro, publicado pelo TST, reforçou a exclusividade de contratação de trabalhadores via OGMO, imposta na lei de 2013, incluindo nas operações que estão fora do porto público, o que, na prática, obriga inclusive os TUPs (Terminais de Uso Privado), e não só os terminais arrendados em portos públicos, a adotarem esse modelo, considerado obsoleto pelo mercado.

O grande temor é que esse entendimento do Judiciário, se consolidado, vá aumentar os custos para essas operações, considerando ainda que há regiões em que o OGMO não tem oferta suficiente de trabalhadores.

Em documento que circula entre empresas do setor analisando a decisão, a advogada da Lourenço Ribeiro Advogados, Maiumi Yared Pille, avaliou que “a exclusividade do OGMO cria uma insegurança jurídica que afasta novos investimentos no setor de infraestrutura” especialmente para os TUPs, que poderão não ter força de trabalho suficiente para operar equipamentos milionários adquiridos pelas empresas.

Ao longo do ano passado, houve uma tentativa de acordo entre representantes de trabalhadores e empregados para uma proposta intermediária sobre o tema no PL 733, articulada com parte das categorias, mas que não tinha apoio unânime entre os diversos sindicatos de trabalhadores portuários.

Além de a exclusividade da lei de 2013 poder ser revista pelo projeto em tramitação na Câmara, o setor aguarda para saber se a decisão do TST vai chegar ao STF (Supremo Tribunal Federal), instância máxima do Judiciário. Nesta quarta-feira (4), o convidado do café da manhã promovido pela Frenlogi (Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura) sobre o setor portuário foi o ministro da AGU (Advocacia-Geral da União), Jorge Messias.

Ele é o indicado do presidente Lula para ocupar a cadeira em aberto no STF, e hoje aguarda o aval do Senado para compor a corte. Durante o encontro, o ministro colocou a AGU à disposição para contribuir tecnicamente com o debate sobre o PL 733/2025.

Prazo dos contratos

Apesar das divergências sobre o texto, a ideia de parlamentares envolvidos na matéria é de preservar dispositivos considerados estratégicos pelo setor, como a fixação do prazo de arrendamento em até 70 anos e as mudanças nas exigências do EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental).

Atualmente, os prazos são disciplinados pelo Decreto 9.048/2017, que estabelece contratos de 35 anos, prorrogáveis até o limite de 70 anos. No ano seguinte, o TCU (Tribunal de Contas da União) restringiu a aplicação da regra aos contratos firmados após a edição do decreto, o que gerou controvérsias sobre sua extensão a contratos anteriores. Conforme mostrou a Agência INFRA, o dispositivo é considerado “polêmico” pelo relator e deve ser revisto no substitutivo.

EVTEA

Outro ponto em debate é a flexibilização das exigências do EVTEA. O texto permite adequar o nível de detalhamento do estudo ao porte e à complexidade do empreendimento, autoriza a atualização e o reaproveitamento de estudos já realizados – especialmente em casos de prorrogação contratual ou reconfiguração de áreas – e amplia a margem de atuação da autoridade portuária e da agência reguladora na definição da necessidade e da extensão do documento. Representantes do setor argumentam que o modelo atual pode elevar custos e prazos, sobretudo em empreendimentos de menor porte ou em projetos de ampliação.

A articulação em torno das mudanças na Lei dos Portos divide opiniões no Congresso e no próprio setor. Enquanto parte dos representantes classifica a legislação como “obsoleta”, parlamentares como o ex-ministro dos Portos e atual deputado federal Leônidas Cristino (PDT-CE) defendem que o marco regulatório ainda é funcional e que ajustes pontuais poderiam ser feitos sem uma revisão mais ampla que gere uma revogação da lei de 2013.

Porto de Maceió tem queda de 6,1% na movimentação de 2025

PLATAFORMA: BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 09.03.26

O Porto de Maceió (AL) movimentou 2.513.050 toneladas em 2025, segundo balanço divulgado pela administração do terminal. O volume considera granéis sólidos, granéis líquidos e carga geral processados durante o ano nas operações de longo curso e cabotagem. O resultado representa retração de 6,1% em relação a 2024, quando o porto registrou 2.677.581 toneladas.

Apesar da queda no volume total, de acordo com o terminal, o porto mantém a função como polo logístico para Alagoas. As operações atendem tanto o comércio exterior como o abastecimento regional, com destaque para o transporte de derivados de combustíveis e insumos.

O administrador do Porto de Maceió, Diogo Holanda, relaciona os números de 2025 ao comportamento do mercado e à necessidade de gestão estratégica.

“Cada ano apresenta seus desafios e particularidades. Seguimos atentos às movimentações do mercado e trabalhando para garantir operações seguras, organizadas e competitivas. O Porto de Maceió tem papel fundamental na economia de Alagoas e nossa missão é assegurar que ele continue preparado para atender às demandas com responsabilidade e eficiência”, afirmou.

Entre os produtos exportados em 2025, o açúcar aparece em duas modalidades: ensacado e a granel. O melaço, subproduto da indústria sucroalcooleira, também integra a pauta de vendas externas. O minério de cobre, petróleo bruto e óleo diesel completam a lista de cargas que saem do terminal alagoano.

A composição das exportações revela a vocação agroindustrial e mineral do estado. O açúcar concentra parcela significativa das operações de longo curso, enquanto os derivados de petróleo atendem demandas específicas do mercado externo.

No segmento de importação, o adubo a granel lidera a movimentação. O produto atende a demanda da agricultura estadual e regional. O clinker, insumo para produção de cimento, o sal e o coque de petróleo formam o conjunto de cargas que entram pelo porto.

Essas importações abastecem tanto a indústria quanto setores de infraestrutura. O clinker alimenta a produção de cimento, enquanto o coque de petróleo atende processos industriais que demandam combustível sólido. O sal abastece indústrias químicas e de alimentos da região.

As operações de longo curso concentraram a exportação e importação de cargas estratégicas durante o ano passado. A cabotagem, por sua vez, manteve participação relevante no abastecimento regional, especialmente no transporte de derivados de combustíveis e insumos essenciais.

MPor prorroga prazo para Consulta Pública do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina (PR)

PLATAFORMA: INFORMATIVO DOS PORTOS | CADERNO: ONLINE | 09.03.26

O Ministério de Portos e Aeroportos prorrogou por mais 15 dias o prazo para envio de contribuições da sociedade civil à consulta pública do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, no Paraná. Com a decisão, a participação, que se encerraria neste domingo (8), poderá ser feita até 23 de março.

A ampliação do prazo atende a solicitações de partes interessadas no desenvolvimento do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina. Podem contribuir com o modelo a sociedade civil, órgãos da administração pública e pessoas jurídicas, com o objetivo de aprimorar a política pública.

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.

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.

APS prorroga desconto em tarifas para navios verdes

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 09.03.26

A Autoridade Portuária de Santos (APS) prorrogou novamente, por mais quatro meses, o desconto que vem sendo dado desde 2023 nas tarifas cobradas dos chamados “navios verdes”, com menos emissão de poluentes. O benefício é para embarcações com cadastro e pontuação positiva no Índice Ambiental de Navios (Environmental Ship Index, ESI), da Organização Marítima Mundial (IMO, na sigla em inglês), e pode chegar a 15% de redução.

Os descontos são aplicados nas tarifas cobradas pelo uso das infraestruturas de acesso aquaviário, cobradas por tonelagem de porte bruto da embarcação.

A aplicação de desconto para navios ambientalmente mais eficientes é uma das alavancas do esforço da APS no combate ao risco climático, afirma, em nota, a gestora do Porto.

O setor marítimo responde por 80% do comércio mundial e 3% das emissões globais de gases de efeito estufa (GEE), segundo dados da IMO, tornando a transformação dos portos crítica para o cumprimento das metas do Acordo de Paris (tratado internacional adotado em 2015 para reduzir emissões de GEE no sentido de limitar o aumento da temperatura a 1,5°C acima dos níveis pré-industriais).

“O Porto de Santos busca liderar a transição energética no setor aquaviário nacional”.

Incentivo

Desde 2023, o desconto tarifário ofertado a navios e terminais que adotam práticas sustentáveis é superior a R\$ 40,6 milhões.

“São receitas de que a APS abre mão de arrecadar para incentivar a adequação a exigências globais. Trata-se também de incentivar a vinda de novos navios uma vez que a frota passa por renovação, incorporando novas embarcações sustentáveis”.

O Porto de Santos elabora um Plano de Descarbonização com objetivo de traçar diretrizes e metas para descarbonizar as operações de todo o complexo portuário, que inclui as atividades da APS, dos terminais, dos navios e dos modais de transporte ferroviário e rodoviário.

Multas de caminhões no Sistema Anchieta-Imigrantes saltam 49% no litoral de São Paulo

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 09.03.26

O maior porto do Hemisfério Sul também tem números significativos no transporte de cargas que chegam e saem do Porto de Santos. São mais de 600 caminhões por hora que circulam no Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), impactando diretamente a mobilidade da região. Mas tamanho fluxo também revela problemas no trato com os veículos: é grande a quantidade de autuações por conta de diversas infrações. Alguns dados ajudam a ilustrar esse panorama.

De acordo com a Polícia Militar Rodoviária (PMR), nas principais rodovias que recebem caminhões com destino ao Porto (Imigrantes, Anchieta, Cênego Domênico Rangoni e Padre Manoel da Nóbrega), foram emitidos 105,6 mil autos de infração no ano passado, contra 70,8 mil em 2024.

Entre as principais infrações nos veículos de carga estão: altura de para-choque para evitar intrusão de veículos menores em caso de colisões traseiras (5,4 mil); fiscalização das horas de trabalho e intervalo de descanso do motorista (4,1 mil); equipamentos obrigatórios, faltantes ou inoperantes tais como freios, protetores laterais e travamento dos contêineres (2,3 mil) e mau estado de conservação, tais como pneus desgastados, veículos com corrosão em carroceria e chassi, além de para-brisa danificado (1,8 mil).

Os maiores números de autuações são sobre deixar de conservar o veículo na faixa da direita (41,3 mil) e uso indevido da faixa, permanecendo na esquerda sem necessidade (12,7 mil).

De acordo com a comandante de pelotão da 3ª Companhia do 1º Batalhão de Polícia Rodoviária (BPRv), tenente Mariana Ravanelli, o número de veículos fiscalizados no ano passado também é alto – cerca de 37,3 mil.

“O número de caminhões aqui é bem alto. O que é mais comum, além do mau estado de conservação que consiste na situação dos pneus, corrosão, carroceria, chassi, danificado, tem a questão da trava que mantém o contêiner travado; a falta de equipamento obrigatório ou inoperante, assim como o excesso de peso também tem grande impacto”, cita.

Outros problemas são a altura irregular do para-choque e tacógrafo malpreenchido, que não está medindo a velocidade da forma correta, bem como anormalidades no sistema de freios também integram a lista de infrações verificadas nas fiscalizações. “As pessoas tendem a pensar que a fiscalização da Polícia Rodoviária é só uma questão de multa quando, na verdade, a gente salva vidas.

As pessoas com o tempo podem entender isso, esse objetivo de reduzir os acidentes nas rodovias”, aponta.

Fiscalização

De acordo com a tenente Ravanelli, nas companhias, em média, além do efetivo que já trabalha no trecho, com até três viaturas, algumas possuem equipes específicas de operações.

“Na minha companhia, por exemplo, tenho uma equipe específica que atua com operações, com um conhecimento mais técnico para fiscalizar caminhões. Então, além de fiscalizar, eles ensinam os demais. Há uma média de três a quatro operações por semana voltadas para fiscalização de carga”, explica.

Sobre a conscientização dos motoristas a respeito das fiscalizações, ela argumenta que os que são ligados a empresas de transportes assimilam de forma mais natural a necessidade de combate às irregularidades.

“Se a gente pega um veículo que é de uma empresa, ele tende a ser mais receptivo porque ele sabe que a responsabilidade é dela. Agora, se o caminhoneiro é autônomo, ele se incomoda um pouco, tenta argumentar, mas no final das contas a gente tenta explicar de uma forma técnica que aquelas autuações, aqueles problemas encontrados podem causar um sinistro”.

Chuva e ultrapassagens

A oficial acrescenta que a fiscalização também observa condutas irregulares, como ultrapassagens irregulares e mudanças de faixa de rolamento.

“Isso acontece principalmente na Serra da Anchieta, onde, pela sinalização, o caminhão é obrigado a ficar na faixa mais à direita e, muitas vezes, ele não respeita”, acrescenta.

Para ela, em períodos de mau tempo, a fiscalização também é feita, reforçando a importância da segurança. “Não é porque está chovendo que a gente não fiscaliza. A gente orienta os caminhoneiros a terem muita cautela também nos dias de neblina, mesmo quando acontece a Operação Comboio”, sinaliza.

Caminhoneiro não recebe auxílio que precisa, diz sindicato

O plano do Governo Federal para modernização da frota de caminhões, o Move Brasil, já apresenta alguns números expressivos. Mas, de acordo com o Sindicato dos Transportadores Autônomos de Bens da Baixada Santista (Sindicam), as vantagens ainda não chegaram “na ponta”, ou seja, nos caminhoneiros autônomos.

De acordo com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), foram contabilizados, até o último dia 25 de fevereiro, cerca de R\$ 3,7 bilhões em recursos aprovados do BNDES Renovação de Frota em 1.028 municípios brasileiros, o que corresponde a 36,8% da dotação orçamentária do programa, que é de R\$ 10 bilhões. Desse total, R\$ 3 bilhões já foram contratados e R\$ 1,9 bilhão desembolsado. Os recursos valem para a aquisição de veículos novos e usados (a partir de 2012), e os empréstimos terão prazo máximo de 5 anos e carência de até 6 meses, com juros anuais máximos, a depender da classificação de risco dos mutuários, de 13% a 14%.

Conforme a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), com relação aos emplacamentos, ainda não houve reflexos significativos, até porque há um período longo entre a operação financeira e o emplacamento.

“Não chegou para os caminhoneiros autônomos ainda. Chegou para as grandes empresas, mas para quem realmente necessita, o caminhoneiro autônomo, não há uma linha para seguir”, afirma o presidente do Sindicam, Luciano Santos de Carvalho. Para ele, a ideia de que os grandes bancos emprestem o dinheiro é ruim por causa das taxas de juros. “A gente quer realmente um programa que chegue à ponta para o caminhoneiro autônomo renovar sua frota, que realmente seja viável”.

Segundo ele, a opção de travar os contêineres é uma medida necessária, pois os caminhões precisam estar devidamente travados para evitar acidentes. “Sobre a documentação, o sindicato defende que o caminhoneiro esteja sempre dentro da lei, com a CNH e o licenciamento em dia”, pondera.

Custo

Luciano também considera impactante o custo gerado pelos caminhões. “Em relação aos pedágios, a lei determina que o pagamento é de responsabilidade do embarcador. O caminhoneiro não deve arcar com esse custo. Pela regra da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), o valor do pedágio é pago separadamente do frete, geralmente por meio de depósito direto no tag do veículo”, diz. “Diante disso, a realidade do caminhoneiro autônomo é de luta constante para conseguir se manter ativo no mercado”.

O presidente do Sindicam cobra, ainda, um olhar das autoridades com relação à segurança nas estradas, especialmente os assaltos. “Também é fundamental olhar para a situação do Porto e das vias de acesso, que estão cheias de buracos e, em muitos trechos, praticamente intransitáveis”.

A Reportagem entrou em contato com a ANTT, mas não obteve retorno até o fechamento desta edição.

Gport

A Autoridade Portuária de Santos (APS) também fez uma compilação de registros de ocorrências verificadas pela Guarda Portuária (GPort) na área da Poligonal do Porto no ano passado. Foram fiscalizados 444 veículos, com 136 autuações e 37 guinchamentos. Em 22 casos, a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) estava vencida, era de categoria diferente ou o motorista não tinha posse do documento; outras 44 possuíam Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV) vencido; 87 tinham Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos (CETPP) vencido ou não comprovado; 54 possuíam Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos (CIPP) e/ou Certificado de Inspeção Veicular (CIV) vencido ou sem comprovação. Além disso, 32 estavam com exame toxicológico vencido.

Custo alto

De acordo com o consultor para assuntos portuários de A Tribuna, Maxwell Rodrigues, o Brasil escolheu o modal rodoviário porque o País tinha pressa para crescer. Para ele, há incentivos para a aquisição de caminhões por parte do Governo Federal, mas o custo do frete e o de manutenção representam algo muito importante dentro dessa cadeia de transporte. “O Brasil tem um custo logístico muito alto por estradas em péssimas condições, o que afeta obrigatoriamente esses motoristas. E necessariamente se você for fazer uma avaliação mais a fundo, um caminhão é uma empresa e ele tem que saber gerir todas as receitas e custos”, pontua.

Para ele, não adianta um frete com valor muito alto que venha do Nordeste para Santos, onde o custo também é alto. “Qual é o resultado efetivo que esse caminhoneiro tem com esse tipo de frete? Onde está uma análise do frete hoje para que o motorista possa saber o que é vantajoso e o que não é vantajoso para ele, considerando esses fatores variáveis, como é a própria manutenção, o custo do diesel e assim sucessivamente?”, questiona o consultor.

'Semana de leilões' assegura R\$ 15,6 bi em investimentos em infraestrutura

PLATAFORMA: VALOR ECONÔMICO | CADERNO: ONLINE | 09.03.26

A última semana de fevereiro foi marcada por três leilões em segmentos diferentes do setor de infraestrutura, que, juntos, somam R\$ 15,6 bilhões em investimentos nos próximos anos.

O maior valor veio do leilão da concessão rodoviária Rota Mogiana, realizado no dia 27 de fevereiro. Os três certames ocorreram na sede da B3, em São Paulo.

A concessão prevê R\$ 9,4 bilhões em investimentos ao longo dos 30 anos de duração do contrato. Quem venceu a disputa foi o Consórcio Rota Mogiana, que ofereceu R\$ 1,084 bilhão de outorga, paga ao Estado.

O consórcio é composto pela Azevedo & Travassos e pela Quimassa Infraestrutura. Além dele, participaram da disputa outros três grupos: o MC Brazil Concessões Rodoviárias, do fundo Mubadala, que fez oferta de R\$ 1,019 bilhão pela outorga; a EPR Participações, que ofereceu R\$ 560 milhões; e a Motiva (ex-CCR), com oferta de R\$ 180,2 milhões. O montante mínimo para a outorga era de R\$ 580 mil.

A Rota Mogiana reúne 520 quilômetros de rodovias, com trechos atualmente operados pelo Estado e outros sob gestão da Renovias, concessionária dos grupos Encalco e Motiva (ex-CCR), cujo contrato chega ao fim em abril. A licitação envolveu oito rodovias situadas nas regiões de Campinas, Mogi Guaçu, Casa Branca e São João da Boa Vista, no interior de São Paulo.

Nova sede do governo de SP

No dia anterior, foi a vez do leilão para parceria público-privada (PPP) que irá construir e administrar a nova sede do centro administrativo de governo estadual paulista, que deve envolver R\$ 6 bilhões em investimentos. O contrato também é de 30 anos.

Nesse caso, o vencedor seria quem oferecesse o maior desconto sobre a contraprestação mensal que o Estado terá de pagar ao concessionário. Apenas dois grupos disputaram o certame, que foi vencido pelo consórcio MEZ-RZK Novo Centro, cujo desconto proposto foi de 9,62%.

O consórcio concorrente, Acciona-Construcap, ofereceu apenas 5%. O valor máximo da contraprestação foi estipulado em R\$ 76,6 milhões.

O grupo ganhador é composto por cinco empresas: RZK, Zetta Infraestrutura, M4 Infraestrutura, Engemat e Iron Property, que é um veículo da própria Engemat.

O novo complexo administrativo será erguido no entorno da Praça Princesa Isabel e terá cerca de 420 mil metros quadrados de área construída, sendo 250 mil metros quadrados de área corporativa.

Terminais portuários

No mesmo dia, o Ministério de Portos e Aeroportos e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizaram o leilão do primeiro bloco de arrendamentos portuários deste ano. O certame assegurou a contratação de três terminais, nos portos de Santana (AP), Natal (RN) e Porto Alegre (RS), com previsão de R\$ 226 milhões em investimentos.

O Terminal MCP01, no porto de Santana, foi arrematado pela CS Infra, para um contrato de 25 anos. O terminal do porto de Natal foi levado pela Fomento do Brasil Mineração, com contrato de 15 anos. Já o Terminal POA26, de Porto Alegre, foi arrematado pelo Consórcio Portos do Sul, formado pelas empresas Soluções Inteligentes Operadores Portuários e Simetria Transportes e Armazéns Gerais, para um contrato de dez anos.