



ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE
TERMINAIS DE LÍQUIDOS



Clipping Diário

SEGUNDA-FEIRA 18.05.26

Terminal acelera expansão e amplia capacidade no Porto de Santos

PLATAFORMA: A TRIBUNA DE SANTOS | CADERNO: ONLINE | 18.05.26

Com destaque no segmento de graneis líquidos, a Ageo Terminais e Armazéns Gerais prepara uma expansão de sua capacidade, que deve subir de 525 mil metros cúbicos para 599 mil metros cúbicos, com entrega a partir de junho, após investimento de R\$ 154 milhões. É o que afirma o vice-presidente comercial e de novos negócios da empresa, Aquiles Dias. Ele visitou nesta sexta-feira (15) o Grupo Tribuna, com outros membros da diretoria.

Segundo Aquiles, a Ageo, que opera três terminais na Margem Esquerda do Porto de Santos (Ilha Barnabé), vive um momento importante, contribuindo de forma significativa para o aumento das oportunidades de movimentações de graneis líquidos.

“Ainda que sejamos uma empresa relativamente jovem, com praticamente 22 anos de vida, hoje a gente já representa aproximadamente 37% da capacidade instalada do Porto de Santos. Consequentemente, tem evoluído de forma importante na contribuição do crescimento das movimentações”, afirma.

Aquiles entende que um dos diferenciais da companhia é acolher diversos tipos de produtos, como químicos, corrosivos, especialidades, fármacos, combustíveis, aquecíveis e refrigerados. “Entregamos uma performance em um nível de segurança operacional e de governança como qualquer empresa de primeiro mundo”, avalia.

Pier privado e sustentabilidade

A Ageo conta, atualmente, com um pier privado, o que oferece, na visão do executivo, um importante elemento competitivo. “Somos fruto de três concessões públicas dentro do Porto Organizado de Santos. A empresa procura investir seguidamente em ações de segurança e, obviamente, nas suas ampliações”, observa.

Uma nova expansão está no horizonte da empresa, visando chegar a 648 mil metros cúbicos (m³). “Estamos projetando essa nova expansão, que ainda está sendo discutida, mas que deve ocorrer, provavelmente, para janeiro de 2028”, argumenta.

O vice-presidente da Ageo acrescenta que o segmento de graneis líquidos representa, aproximadamente, 12% da movimentação total de cargas do Porto de Santos. “A atividade de granel líquido é fundamental para o desenvolvimento da indústria brasileira e pela parte de movimentação de produtos de energia. O Porto de Santos transporta 32% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional e grande parte das indústrias de transformação do mercado brasileiro estão instaladas na Região Sudeste do País, mostrando a relevância da nossa participação”.

Além disso, em 2024, a Ageo expandiu sua atuação para a região Norte, com a aquisição de um terminal de graneis sólidos, Novo Remanso, em Itacoatiara (AM). A iniciativa conectou a produção nacional aos mercados internacionais por meio da Hidrovia do Rio Madeira–Amazonas.

A diretoria da Ageo Terminais e Armazéns Gerais esteve nesta sexta-feira (15) na sede do Grupo Tribuna, em Santos.

Os representantes da empresa – João Bergomas, diretor de Projeto e Engenharia; Matheus Ruiz Santiago, CEO da companhia; e Aquiles Dias, vice-presidente comercial e de novos negócios -, acompanhados do consultor e presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, foram recebidos pelo diretor-presidente da TV Tribuna, Roberto Clemente Santini, e pelo diretor de Negócios do Grupo Tribuna, Demetrio Amono.

a tensões geopolíticas

PLATAFORMA: CNN BRASIL | CADERNO: ONLINE | 18.05.26

A escalada militar entre Irã e Estados Unidos está reorganizando o mercado global de energia e ampliando o papel estratégico do Porto do Açu, no Rio de Janeiro, como plataforma de exportação de petróleo. Segundo a Prumo Logística, empresa que opera o terminal, as operações ligadas ao petróleo crescem cerca de 25%, em um cenário de reorganização das cadeias globais de energia que reforça o papel do Brasil como fornecedor estratégico.

Para o CEO da Prumo Logística, Rogério Zampronha, os impactos da crise atual já podem ser comparados aos choques do petróleo da década de 1970 e têm potencial de provocar mudanças permanentes nas cadeias globais de suprimentos.

Neste contexto, o Porto do Açu passa a ocupar posição estratégica no comércio global de petróleo. O terminal é controlado pela Prumo Logística, companhia que tem entre seus acionistas os fundos EIG e Mubadala, e o Porto de Antuérpia-Bruges International. Atualmente, quase 40% de todo o petróleo cru exportado pelo Brasil sai do terminal fluminense.

O executivo lembra que a produção na Bacia de Campos vem crescendo e impulsionando a movimentação da empresa de logística da Prumo, instalada no complexo portuário. “Todos os meses estamos batendo recorde no nosso terminal de petróleo, a Vast, com mais de 1 milhão de barris por dia”, diz Zampronha.

“O Porto do Açu entra como principal alavanca logística de exploração e exportação de petróleo no Brasil e passa a ter uma relevância estratégica global, já que as exportações vão para Ásia, EUA e Europa”, acrescenta.

O terminal, originalmente licenciado para movimentar até 1,2 milhão de barris por dia, teve a capacidade ampliada para 1,8 milhão de barris diários. Ou seja, mesmo com todo o crescimento, o porto pode aumentar em mais 800 mil barris por dia, se precisar.

Além disso, a atividade logística voltada à exploração registra expansão próxima de 10%, acompanhada de novos investimentos em toda a cadeia de suprimentos ligada ao setor de energia.

Prêmio estrutural de segurança

A instabilidade no Oriente Médio tem afetado a segurança energética global, já que cerca de 20% do petróleo consumido globalmente passa pelo Estreito de Ormuz, além de comprometer outras cadeias estratégicas de suprimentos.

Na avaliação do executivo, o mundo entrou em uma nova fase marcada pelo que chama de “prêmio estrutural de segurança”, em que países e grandes corporações passam a aceitar custos mais elevados para garantir fornecedores alternativos e impedir uma disrupção total das cadeias globais.

Segundo Zampronha, a energia barata que passa pela região de Ormuz não está mais disponível o tempo inteiro, o que acelera a busca por novos fornecedores de hidrocarbonetos e fortalece o papel do Brasil no mercado internacional.

Para o CEO da Prumo, a atual crise pode superar até mesmo os efeitos combinados da pandemia de Covid-19 e da guerra entre Rússia e Ucrânia.

“A gente viu isso acontecer no passado com a invasão da Rússia na Ucrânia. Vimos também isso ocorrer na Covid-19. Isso agora é pior do que os dois eventos somados pela abrangência de impactos globais que isso está trazendo”, afirma.

O executivo lembrou ainda dos choques do petróleo da década de 1970, que levaram o Brasil a desenvolver o Proálcool e se tornar referência global em biocombustíveis. Segundo ele, o mesmo movimento começa a ocorrer agora, com aceleração de projetos ligados à produção de novos combustíveis e fontes alternativas de energia.

Na avaliação da Prumo, o cenário internacional coloca o Brasil em posição privilegiada para se consolidar como uma nova fronteira global de segurança energética, tanto no mercado de hidrocarbonetos quanto em energias renováveis.

Irã diz que negocia com ‘vários países europeus’ para liberação do tráfego em Hormuz

PLATAFORMA: FOLHA | CADERNO: ONLINE | 18.05.26

Vários países europeus negociam com o Irã para obter autorização para atravessar o estreito de Hormuz, por onde passa 20% da produção mundial de petróleo e gás, informou a televisão estatal iraniana neste sábado (16).

Na sexta-feira (15), a Guarda Revolucionária do Irã já havia dito que o tráfego fora liberado para várias embarcações chinesas que tinham o aval do regime islâmico.

“Após a passagem de navios procedentes de países do leste da Ásia, em particular da China, do Japão e do Paquistão, hoje recebemos informações de que há europeus que iniciaram negociações com a Marinha da Guarda Revolucionária para atravessar o estreito”, anunciou a emissora, sem revelar os países.

O bloqueio exercido pelo Irã na importante via marítima começou em 28 de fevereiro, perturba os mercados e concede a Teerã um instrumento de pressão estratégico.

O presidente da Comissão Parlamentar de Segurança Nacional, Ebrahim Azizi, afirmou que o país implementou “um mecanismo profissional de gestão do tráfego” no estreito de Hormuz, que em breve estará operacional.

“Serão beneficiados (pelo mecanismo) apenas os navios comerciais e as partes que cooperarem com o Irã”, enfatizou, antes de confirmar que será cobrado pedágio de quem quiser atravessar o estreito.

“A via permanecerá fechada aos operadores do projeto chamado ‘liberdade’”, destacou, em referência a uma iniciativa militar temporária dos Estados Unidos que pretende escoltar navios comerciais bloqueados no estreito.

Washington mantém um bloqueio aos portos iranianos, apesar do precário cessar-fogo que entrou em vigor em 8 de abril.

EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO DO IRAQUE DESPENCA

O novo ministro do Petróleo do Iraque, Basim Mohammed, afirmou que o país exportou 10 milhões de barris de petróleo pelo estreito de Hormuz em abril, uma queda em relação aos cerca de 93 milhões de barris mensais que circulavam antes da guerra.

“As exportações pelo estreito de Hormuz estão baixas e dependem da chegada de petroleiros, que não estão entrando por causa do seguro”, disse ele em sua primeira coletiva de imprensa após assumir o cargo.

O Iraque está produzindo atualmente 1,4 milhão de barris por dia. As exportações de petróleo bruto do país pelo oleoduto Kirkuk-Ceyhan foram retomadas em março, após Bagdá e o Governo Regional do Curdistão chegarem a um acordo para reiniciar os fluxos.

Simulação de vazamento de óleo testa resposta ambiental em porto no RS

PLATAFORMA:G1 RS| CADERNO: ONLINE | 18.05.26

A área portuária de Rio Grande, no sul do Rio Grande do Sul, movimenta 46 milhões de toneladas de cargas por ano. Para manter o andamento das operações e testar a resposta a um possível acidente ambiental, um treinamento simulou um vazamento de óleo no porto do município.

O exercício partiu de uma situação hipotética em que uma barcaça colide com o cais durante a atracação e começa a vazar óleo na água. A atividade foi realizada a bordo do navio-patrolha Benevente, da Marinha do Brasil.

Segundo o diretor de Meio Ambiente da Portos RS, Henrique Horn Ilha, o trabalho é baseado no mapeamento prévio de riscos. “O que se faz ao longo do tempo é estudar todos os riscos possíveis e para cada risco tem um plano de ação”, afirmou.

A primeira medida da equipe foi isolar o local com boias de contenção. De acordo com a instrutora de ensino marítimo da Capitania dos Portos, Gabriella Troinal, o cerco precisa ser instalado em formato de U, conforme a direção da água, para manter o óleo concentrado dentro da barreira.

Enquanto isso, a Marinha identifica o material na água. De acordo com o comandante dos Portos do Rio Grande do Sul, capitão Gutenberg da Silva Ferreira, o trabalho busca preservar o meio ambiente e a fauna, com resposta rápida em caso de acidente ou incidente.

O simulado também incluiu o atendimento à fauna aquática. O Centro de Recuperação de Animais Marinhos da Universidade Federal do Rio Grande participou da atividade com o recolhimento de uma ave em cenário simulado.

A coordenadora do Centro de Recuperação de Animais Marinhos da Universidade Federal do Rio Grande, Paula Canabarro, disse que o óleo compromete o funcionamento fisiológico dos animais. “Então um resgate imediato, um atendimento adequado, quanto antes acontecer, maior é a chance desse animal sobreviver mesmo após essa contaminação”, explica.

Durante o treinamento, as equipes reforçaram que a contenção na fonte do vazamento precisa ser imediata. Já a retirada do poluente da água pode levar dias.

Para alunos da Universidade Federal do Rio Grande, o exercício também teve caráter de formação.

“Quero muito trabalhar com isso porque é algo que é muito atual e não para mesmo. Tem sempre algo diferente e é muito importante estudar isso” afirma a Rafaela Cordeiro.

APS prevê início das obras de aprofundamento do canal de Santos em 2028

[PLATAFORMA:BE NEWS](#) | [CADERNO: ONLINE](#) | [18.05.26](#)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) estima que as obras de aprofundamento do canal de acesso do porto para 16 metros tenham início em 2028, após a retomada, neste mês, do processo de licitação para contratação da dragagem. A concorrência estava suspensa desde o início do ano por determinação do Tribunal de Contas da União (TCU), que revogou a medida cautelar em sessão plenária realizada na última semana, permitindo o avanço do certame e a continuidade das etapas preparatórias do projeto.

Segundo a APS, a empresa vencedora da licitação foi a Jan de Nul, cuja proposta foi considerada compatível com as exigências previstas no edital. A homologação do resultado ainda depende de aprovação do Conselho de Administração (Consad), cuja reunião para deliberação deve ocorrer ainda em maio.

O contrato terá duração de cinco anos (60 meses) e engloba o licenciamento ambiental, a elaboração dos projetos básico e executivo, a execução da dragagem para aprofundamento do canal até 16 metros, além da manutenção do novo gabarito por um período de dois anos e de outros serviços complementares.

De acordo com a Autoridade Portuária, a previsão de início das intervenções em 2028 considera justamente o tempo necessário para cumprimento das fases preliminares do empreendimento, como a obtenção das licenças ambientais e o desenvolvimento dos projetos técnicos. O cronograma detalhado deverá ser definido posteriormente, em conjunto com a empresa contratada, após a assinatura do contrato.

Com a ampliação da profundidade do canal, o Porto de Santos poderá receber de forma contínua embarcações de até 366 metros de comprimento, com capacidade para movimentar até 15 mil TEU. A expectativa é ampliar a eficiência operacional e a competitividade do complexo portuário, considerado o maior do país.

Entenda o caso

O processo licitatório havia sido suspenso após a empresa Etesco Construções e Comércio, líder do Consórcio Santos Dragagem, questionar sua desclassificação junto ao TCU. A companhia alegava irregularidades na decisão da Comissão de Licitações da APS e argumentava ter apresentado a proposta de menor valor, de R\$ 610 milhões — cerca de R\$ 10 milhões abaixo da oferta apresentada pela Jan de Nul.

O relator do caso, ministro Bruno Dantas, chegou a conceder medida cautelar suspendendo a licitação, ao apontar indícios de possíveis inconsistências e potencial risco aos recursos públicos.

Durante a análise do caso, porém, foi considerada a saída da empresa Neptune Brasil do consórcio, o que elevou a participação da Etesco para 99%. O TCU também identificou indícios de que equipamentos apresentados como disponíveis pertenciam à empresa que deixou o grupo, levantando dúvidas sobre a viabilidade da proposta apresentada pelo consórcio.

Diante disso, o tribunal concluiu que não havia garantias suficientes de exequibilidade da oferta e decidiu não reintegrar o consórcio ao processo licitatório, permitindo a retomada da concorrência conduzida pela APS.

Petrobras prevê adensamento em Santos e investimentos de R\$ 3,3 bi no porto

PLATAFORMA: AGÊNCIA INFRA | CADERNO: ONLINE | 18.05.26

A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, disse nesta sexta-feira (15) que a estatal vai assinar o contrato para o adensamento do terminal mantido pela Petrobras no Porto de Santos. A estatal já opera a área do STS08A desde 2021. O governo leiloaria o espaço ao lado da operação da petroleira, mas desistiu do novo arrendamento para que o local pudesse ser adensado ao terminal já administrado pela Petrobras. Segundo Magda, os investimentos que a estatal fará na continuidade operacional e na expansão de duas áreas do terminal aquaviário em Santos somam R\$ 3,3 bilhões

Gerente Executivo de Logística da empresa, Rodrigo Abramof, explicou que as discussões para a assinatura do adensamento estão em fase final com a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Terrestres). “Nós estamos prevendo também já iniciar investimentos também na segunda área”, explicou em coletiva de imprensa.

Magda ainda relatou que a estatal está construindo um novo píer que vai ampliar a capacidade de movimentação de derivados em Santos. A expansão também inclui a instalação de tancagem para bunker (combustível de navegação), com parcela renovável que chegará em 30%. Em julgamento no ano passado, o TCU (Tribunal de Contas da União) alertou para o atraso nas obras desse píer, responsabilidade da Petrobras no arrendamento do STS08A.

SAF

Na coletiva, os executivos destacaram que ainda em 2026 a Petrobras vai ter a primeira produção de SAF (Combustível Sustentável de Aviação) na Replan (Refinaria de Paulínia) via rota de coprocessamento. A estatal também terá uma planta dedicada para a produção do combustível.

Matéria completa em: <https://agenciainfra.com/blog/petrobras-preve-adensamento-em-santos-e-investimentos-de-r-33-bi-no-porto/>.

Porto de Paranaguá recebe navio sustentável em viagem inaugural

PLATAFORMA: INFORMATIVO DOS PORTOS | CADERNO: ONLINE | 18.05.26

O navio Star Norge, de bandeira norueguesa, atracou nesta quarta-feira (13) no Porto de Paranaguá para o carregamento de 14,2 mil toneladas de celulose. A embarcação, que realiza sua viagem inaugural iniciada em março, saiu do estaleiro chinês onde foi construída no mesmo mês e é a primeira da frota da G2 Ocean preparada para usar combustíveis alternativos.

Com 225 metros de comprimento, o Star Norge é o maior navio da operadora, com capacidade para transportar até 82 mil toneladas. A chegada da embarcação foi comemorada pelas empresas envolvidas na operação e pela administração da Portos do Paraná.

“Os investimentos realizados para o aprofundamento do canal de acesso e as constantes campanhas de dragagem de manutenção permitem que embarcações maiores operem nos portos paranaenses. Isso aumenta a capacidade de exportação, amplia a competitividade e reduz custos logísticos”, afirmou o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Angelo Spinelli, diretor de operações da G2 Ocean para a América do Sul, explica que os guindastes desse modelo suportam cargas mais pesadas. Outra diferença são os porões, que comportam maior volume de mercadorias em comparação aos navios convencionais. “Esse é o primeiro de uma série de dez navios adquiridos pela G2 Ocean, com o objetivo de ampliar o transporte de celulose de forma sustentável e econômica.”

Para celebrar a chegada da embarcação, o diretor de Operações Portuárias da Portos do Paraná, Gabriel Vieira, entregou ao capitão Romeo Bautista uma panóplia com o brasão da empresa pública, registrando oficialmente a atracação em Paranaguá.

“A primeira viagem de um navio carregado em Paranaguá é motivo de orgulho para todos nós. Isso representa o resultado da dedicação, do comprometimento e, principalmente, demonstra a confiança das empresas que operam nos nossos portos”, enfatizou o diretor.

A operação de carregamento em Paranaguá foi concluída na noite desta quinta-feira (14). O navio, que passa integrar rota de transporte de celulose, seguiu para o Porto de Santos e, posteriormente, seguirá para o continente asiático.

Transnordestina: TCU cobra governo por contratar obras sem estudos prontos

PLATAFORMA: AGÊNCIA INFRA | CADERNO: ONLINE | 18.05.26

O TCU (Tribunal de Contas da União) cobrou o governo federal pela decisão de iniciar a contratação das obras do trecho entre Salgueiro (PE) e o Porto de Suape (PE) da ferrovia Transnordestina sem que os estudos que indiquem a viabilidade do empreendimento tenham sido concluídos. O pedaço da malha foi retomado como obra pública, para posterior concessão, depois de ser devolvido pela TLSA (Transnordestina Logística S.A.) em 2022.

Com a decisão da corte de contas, a Infra S.A., responsável pela licitação do empreendimento, terá 30 dias para apresentar um plano de ação voltado à conclusão de um EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental) atualizado sobre a futura concessão, uma vez que o estudo atualmente utilizado foi elaborado em 2017. Veja o acórdão.

Diante disso, o TCU determinou ao Ministério dos Transportes e à Infra S.A. que não assumam novos compromissos financeiros relacionados à retomada da construção do trecho. A suspensão vale até que esteja corrigida o que o tribunal classificou como “deficiência de motivação da decisão administrativa” da pertinência e da vantajosidade socioeconômica do empreendimento. A decisão não paralisa os planos do governo de forma definitiva nem suspende contratos já firmados.

O governo, por meio do Ministério dos Transportes e da Casa Civil, sustentou no processo de auditoria do TCU que a ferrovia representa uma política estratégica voltada ao desenvolvimento regional, à redução de desigualdades e à geração de empregos. Também argumentou que abandonar definitivamente o trecho significaria perda dos recursos já investidos na obra ao longo dos anos. O relator do processo, ministro Jhonatan de Jesus, criticou a justificativa apresentada. “Isso é mais uma determinação política do que uma necessidade estrutural de benefício para o estado de Pernambuco”, avaliou.

A retomada das obras no segmento Salgueiro-Suape foi oficialmente anunciada em outubro do ano passado, quando o Ministério divulgou a pretensão de licitar quatro lotes somando 230 quilômetros e depois concedê-lo à iniciativa privada. Na ocasião, a Infra S.A. lançou o edital de licitação de um primeiro trecho de 73 quilômetros entre Custódia (PE) e Arcoverde (PE) – que é o lote 4.

O ministério disse em nota à reportagem que apresentou os esclarecimentos técnicos necessários sobre o projeto e que a política pública para o setor ferroviário prevê mecanismos de cobertura de eventuais lacunas de viabilidade em empreendimentos estratégicos de infraestrutura (veja mais abaixo).

Plano do governo

O trecho da Transnordestina em Pernambuco possui cerca de 550 quilômetros. A ligação fazia parte do projeto original da ferrovia, mas acabou devolvida em 2022 porque a concessionária e o governo entenderam que a manutenção do segmento tornava a outra parte do empreendimento, que vai do Piauí ao Ceará, financeiramente inviável. Aproximadamente 180 quilômetros já foram executados pela TLSA, que segue com a concessão do trecho entre Piauí e Ceará, passando por Salgueiro.

No final do ano passado, ao lançar o primeiro edital para retomada das obras no trecho devolvido, o governo indicou que a última perna da ferrovia, para o traçado chegar próximo da região metropolitana de Recife e do porto, ficaria a cargo da iniciativa privada que arrematar a concessão da malha. Esse trecho final é onde a construção é mais complexa devido à necessidade de desapropriação, além das demandas socioambientais existentes.

No processo, o ministério registrou ter considerado uma análise prévia quanto à viabilidade para uma concessão futura, na qual foi medido um gap de viabilidade do empreendimento de R\$ 2,3 a R\$ 2,5 bilhões, em valores de outubro de 2023. Os números consideraram estudos que foram realizados pela consultoria McKinsey & Company, em 2021.

O relator do processo no TCU afirmou, contudo, que o diagnóstico da empresa foi elaborado em contexto diverso do atual por ter examinado a matéria sob prisma predominantemente econômico-financeiro da continuidade do negócio sob a gestão da TLSA, em modelo voltado, sobretudo, ao transporte agromineral de exportação. “Logo, também não se trata de estudo condizente com o arranjo atual”, escreveu.

Em relação ao EVTEA, o ministro argumentou que o único estudo cuja conclusão o governo efetivamente projeta tem sido objeto de sucessivas postergações ao longo da auditoria. Inicialmente projetada pela Infra S.A. para abril de 2026, foi postergada, em maio de 2025, para dezembro de 2026 e, agora, em memoriais apresentados ao relator no início de maio, para o final do primeiro trimestre de 2027.

“Três deslocamentos sucessivos em pouco mais de doze meses dão a medida da fragilidade do compromisso temporal com o estudo que constitui pressuposto material da política pública em curso”, escreveu Jhonatan de Jesus.

O relatório feito pelos auditores da corte de contas também aponta fragilidade orçamentária ao observar que, apesar dos valores bilionários estimados, o PPA (Plano Plurianual) 2024-2027 previa apenas R\$ 140 milhões para o empreendimento até o momento da auditoria. Além disso, o relator destacou que a dimensão exata desses custos permanece incerta devido à ausência de estudos atualizados.

Interesse do setor privado

Para o relator, o problema não é apenas o custo da implantação, mas a ausência de garantias de que a futura concessão despertará interesse do mercado privado. “Não se sabe o quanto de recursos públicos será necessário para tornar o trecho concedível, nem mesmo se essa atratividade para futura concessão será, de fato, alcançada”, afirmou o ministro. O relator acrescentou que, caso a concessão não se concretize, a União poderá assumir despesas permanentes com a manutenção da ferrovia.

O ministro ainda apontou gargalos técnicos que comprometem a própria competitividade logística do ramal. O trecho a partir de Arcoverde (PE) apresenta geometria – rampas e curvas – que provavelmente vai requerer, a depender da carga, o uso de terceira locomotiva, em operação conhecida como helper.

Segundo relata, essa exigência técnica, se confirmada, elevará sobremaneira os custos operacionais do segmento, com implicação direta na competitividade do frete ferroviário em face do modal rodoviário e do ramal cearense. “E mais. A opção pela bitola larga de 1,60 m em todo o trecho pernambucano, diferentemente do que ocorre com cargas densas de exportação, apresenta desvantagem econômica para granéis leves – como o gesso”, descreveu.

Justificativa do governo

Nos autos, a Infra S.A. argumentou que o estudo elaborado há nove anos tornaria desnecessária a produção de novos levantamentos antes do avanço das obras. O governo considera que, no estágio atual, o foco deveria ser a elaboração dos estudos voltados à futura concessão, e não a decisão de construção em si, já considerada consolidada como diretriz de política pública.

O relator diz que as justificativas são genéricas, não eliminando a obrigação de demonstrar a vantajosidade do investimento. Ressaltou também que o planejamento inadequado pode levar à repetição de problemas históricos observados em grandes obras públicas de infraestrutura. O tribunal registrou que a Infra S.A.

apresentou novos documentos após a inclusão do processo na pauta da sessão desta quarta-feira, entre eles análises de custo-benefício do empreendimento. O material ainda será examinado pela área técnica do TCU durante a fase de monitoramento do processo.

Em nota à reportagem, a Infra S.A. afirmou que a retomada das obras do trecho faz parte do fortalecimento da infraestrutura logística nacional e é uma alternativa importante para o desenvolvimento econômico da região. Ressaltou também ter apresentado documentação preliminar ao TCU no sentido de promover esclarecimentos acerca da viabilidade econômica e financeira do empreendimento, “e continuará as tratativas com o órgão de controle”.

“Destacamos que a participação de recursos públicos em projetos como esse atende ao interesse público e é necessária para viabilizar obras estruturantes, com impacto direto na logística e na promoção de desenvolvimento para a região”, declarou.

O Ministério dos Transportes disse em nota que compreende as ponderações apresentadas pelo TCU e seguirá colaborando com os órgãos de controle para assegurar segurança técnica, jurídica e transparência ao empreendimento. A pasta afirmou que apresentou os esclarecimentos técnicos necessários sobre o projeto e as medidas adotadas pelo governo para garantir a sustentabilidade da futura concessão.

“O ministério ressalta, ainda, que a política pública para o setor ferroviário prevê mecanismos de cobertura de eventuais lacunas de viabilidade em projetos estratégicos de infraestrutura, seja por meio de investimentos públicos, suplementação financeira ou obras estruturantes, prática adotada em diferentes empreendimentos ferroviários no país”, afirmou a pasta, acrescentando ainda que a decisão do TCU não impede a continuidade das obras atualmente em execução da Transnordestina, nem afeta os contratos já celebrados para o empreendimento.

Matéria completa em: <https://agenciainfra.com/blog/transnordestina-tcu-cobra-governo-por-contratar-obras-sem-estudos-prontos/>.