



ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE
TERMINAIS DE LÍQUIDOS



Clipping Diário

QUINTA-FEIRA 21.05.26

MPor prorroga inscrições para 7ª edição do Prêmio 'Portos Brasil'

[PLATAFORMA: PORTOS E NAVIOS | CADERNO: ONLINE | 21.05.26](#)

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) prorrogou, até 30 de junho, as inscrições para a sétima edição do prêmio 'Portos Brasil'. De acordo com a pasta, a premiação, anual, é organizada pela Secretaria Nacional de Portos (SNP) e tem como objetivo incentivar melhorias na gestão e na produtividade dos portos brasileiros.

Podem concorrer portos públicos organizados, terminais arrendados e de Uso Privado (TUP). Na edição de 2026, informou o MPor, os participantes serão avaliados em seis categorias: Ranking do Índice de Gestão da Autoridade Portuária (Igap); Avanço no Índice de Gestão da Autoridade Portuária; Igualdade de Gênero; Inovação; Crescimento da Movimentação Total em Volume; e Crescimento da Movimentação Total em percentual.

De acordo com o ministério, os participantes que forem avaliados como os melhores serão convidados para a cerimônia de premiação e receberão os troféus do 'Portos Brasil' com a identificação da categoria e da colocação obtida.

Ministério dos Transportes libera R\$ 473 mi para rodovias em PE

[PLATAFORMA: AGÊNCIA INFRA | CADERNO: ONLINE | 21.05.26](#)

O Ministério dos Transportes autorizou R\$ 473,4 milhões em obras rodoviárias em Pernambuco, com recursos do Novo PAC. As intervenções incluem manutenção, pavimentação, revitalização e obras de mobilidade em rodovias federais do estado.

Entre os projetos anunciados pelo ministro George Santoro estão a manutenção e pavimentação da BR-316/110, entre Inajá, Ibimirim e Petrolândia, com investimento de R\$ 387,8 milhões, além da construção do Viaduto Vitarella, na BR-101, em Jaboatão dos Guararapes.

O pacote também prevê a revitalização da BR-363, em Fernando de Noronha, e a abertura de licitação para a travessia urbana de Toritama, na BR-104.

Segundo o ministério, as obras buscam melhorar o fluxo de veículos, ampliar a segurança viária e fortalecer a logística no estado.

Aliança inicia em junho nova rota de cabotagem de Itapoá a Manaus

PLATAFORMA: PORTOS E NAVIOS | CADERNO: ONLINE | 21.05.26

A Aliança Navegação e Logística anunciou, nesta quarta-feira (20), que a partir de junho passará a operar uma nova rota de cabotagem ligando os portos de Itapoá, em Santa Catarina, a Manaus, no Amazonas, com tempo de viagem previsto de 13 dias e com duas escalas semanais no terminal catarinense. A empresa informou ainda que, com o novo serviço, a ligação entre Santos, em São Paulo, e a capital amazonense será realizada em 12 dias.

De acordo com a companhia, a iniciativa faz parte de sua estratégia de expandir linhas de cabotagem no Brasil buscando ganhos em frequência, confiabilidade e eficiência operacional. A Aliança explicou que a expectativa é de que o novo serviço impulse o comércio entre as regiões Sul e Norte.

A presidente da Aliança Navegação, Luiza Bublitz, disse que a empresa tem ampliado seu portfólio visando conectar de forma mais eficiente os principais polos econômicos do país e criar alternativas para seus clientes. “Nossa ambição é posicionar a cabotagem como pilar cada vez mais competitivo na construção de cadeias logísticas integradas no Brasil”, afirmou Luiza.

Pará movimentou 9% da carga portuária do Brasil e fortalece corredor logístico na Amazônia

PLATAFORMA: BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 21.05.26

O estado do Pará alcançou um marco histórico na movimentação portuária em 2025, com 127,7 milhões de toneladas transportadas, o equivalente a cerca de 9% de toda a carga movimentada no Brasil. Impulsionado principalmente pelo Porto de Vila do Conde, em Barcarena, o estado concentra hoje 77% da movimentação de cargas da região Norte, fortalecendo o protagonismo do Arco Norte no escoamento de commodities.

Protagonismo dos terminais privados

A eficiência operacional dos terminais privados tem sido decisiva para acompanhar o crescimento da demanda no estado, de acordo com a Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (Amport). Diferentemente dos portos públicos, essas estruturas possuem maior autonomia para realizar ampliações e adequações operacionais frente às crescentes demandas.

Essa flexibilidade permite respostas mais rápidas às necessidades do mercado, garantindo maior capacidade de escoamento, redução de gargalos logísticos e mais competitividade para o corredor amazônico.

Eficiência e integração logística

O avanço da movimentação portuária no Pará também está ligado à eficiência do modelo logístico adotado na região, baseado na integração entre os modais rodoviário e fluvial.

“Quando mais da metade da operação acontece pelos rios, utilizando o modal mais eficiente, barato e sustentável, o corredor amazônico se torna mais competitivo do que outras rotas logísticas do país”, afirma Flávio Acatauassú, presidente da Amport.

Tecnologia na operação portuária

A modernização e a inovação também fazem parte do dia a dia de quem opera nos portos. Tecnologias como o monitoramento fluvial possibilitam a checagem da velocidade da maré e da amplitude da lâmina d'água, viabilizando a passagem de embarcações sobre os pontos mais rasos do rio. “Hoje, a gente consegue prever com certa precisão o comportamento desse corpo hídrico”, destaca Flávio.

Além do monitoramento fluvial, os terminais também vêm investindo em novas tecnologias de transshipment, uma operação de transbordo realizada sem a necessidade de atracação em terra. Por meio de estruturas flutuantes instaladas nos rios, a carga pode ser transferida diretamente entre barcas e navios, o que reduz custos operacionais e amplia a capacidade logística dos portos.

Com a crescente demanda internacional por commodities e a expansão contínua das operações portuárias na Região Norte, o Pará está consolidando sua posição como um dos principais eixos logísticos do Brasil. A manutenção desse crescimento, no entanto, exige investimentos contínuos por parte do setor em infraestrutura hidroviária, tecnologia e políticas públicas para garantir a navegabilidade dos rios amazônicos, ressalta a Amport.

Trabalhadores portuários pressionam relator do PL dos Portos

PLATAFORMA: CNN | CADERNO: ONLINE | 21.05.26

Após ameaças de paralisação nacional, o relator do novo marco legal dos portos, deputado Arthur Maia (União-BA), aceitou se reunir com trabalhadores portuários para discutir os pontos trabalhistas do projeto que segue travado na Câmara dos Deputados.

O encontro está marcado para esta quinta-feira (21) e contará com a participação de Arthur Maia, da Federação Nacional dos Estivadores – entidade que representa os trabalhadores portuários que carregam e descarregam cargas de navios – e da FENOP (Federação Nacional das Operações Portuárias). Apesar da abertura de diálogo, representantes da categoria confirmaram a manutenção de uma paralisação nacional para o dia 3 de junho.

Além disso, os presidentes de sindicatos portuários de todo o país vão se reunir na sexta-feira (22) para avaliar o resultado das negociações. Caso as lideranças entendam que não houve avanço nas tratativas, os trabalhadores pretendem realizar também uma paralisação de 12 horas já na próxima segunda-feira (25).

O principal ponto de insatisfação envolve a flexibilização da contratação de trabalhadores fora do OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra) nos portos públicos. Pelo texto que circula nos bastidores e ao qual a CNN teve acesso, foi incluída a possibilidade de contratação fora do órgão, desde que haja comprovação de qualificação profissional.

A discussão sobre a exclusividade do OGMO é considerada uma das mais sensíveis do projeto e acompanha o setor desde a aprovação da atual Lei dos Portos, em 2013.

Os trabalhadores afirmam que a retirada da exclusividade ameaça o modelo atual de contratação da mão de obra portuária. A Federação Nacional dos Estivadores disse, em publicação no Instagram, que defenderá a manutenção do sistema atual de trabalho nos portos públicos.

Trabalhadores também criticam a retirada de praticamente todos os dispositivos trabalhistas do relatório em elaboração. O movimento também gerou preocupação em parte do setor privado, que avalia que a ausência de regras mais claras pode aumentar inseguranças futuras na relação entre operadores e trabalhadores.

As divergências trabalhistas são hoje o principal entrave para o avanço do novo marco legal dos portos. A expectativa inicial era que o parecer de Arthur Maia fosse apresentado no início de maio.

Porém, o relator afirmou que a questão trabalhista precisa ser “pacificada” antes da apresentação do relatório final. Segundo ele, o texto segue em construção e os acordos continuam em negociação entre governo, trabalhadores e representantes do setor portuário.

Ministro diz que obras do Túnel Santos-Guarujá devem começar em 2027

PLATAFORMA: BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 21.05.26

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, disse nesta quarta-feira (20) que as obras do Túnel Santos-Guarujá devem começar no início de 2027. Durante audiência na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, o ministro disse que o projeto já superou os principais entraves jurídicos e financeiros após a realização do leilão de concessão e a assinatura do contrato.

Considerada a maior obra do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a ligação submersa entre Santos e Guarujá contará com investimentos federais de R\$ 6 bilhões e será executada em parceria com o governo do estado de São Paulo.

“O aporte financeiro já foi realizado tanto pela autoridade portuária de Santos quanto pelo governo do estado. O leilão já aconteceu, o contrato já foi assinado e nós devemos ter o início dessa obra – que a gente está trabalhando para ser – no primeiro mês de 2027”, afirmou o ministro.

A previsão do governo é de que a operação do túnel tenha início em 2030.

O empreendimento substituirá a atual travessia entre Santos e Guarujá, hoje realizada principalmente por balsas ou por um trajeto rodoviário de cerca de 40 quilômetros. O túnel terá aproximadamente 900 metros de extensão e ficará a 18 metros de profundidade no estuário de Santos.

O projeto prevê três faixas de rolamento em cada sentido, além de uma galeria central destinada à circulação gratuita de pedestres e ciclistas. A estrutura também será preparada para receber futuramente um sistema de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).

Segundo o governo federal, o empreendimento é considerado estratégico tanto para a mobilidade urbana da Baixada Santista quanto para a logística do Porto de Santos. A expectativa é de que cerca de 720 mil moradores da região sejam beneficiados diretamente pela nova ligação seca entre os dois municípios.

O contrato prevê cobrança de pedágio de R\$6,15, mas apenas a partir do sexto ano de operação comercial do túnel.

Durante a audiência na Câmara, a deputada Rosana Valle (PL-SP) afirmou que ainda existe desconfiança da população em relação à efetiva execução do projeto, discutido há décadas na região.

“A população está cética. Será que vai sair dessa vez? Porque nós vemos muitas festas políticas de inauguração de obra que ainda nem começou. Então, é uma preocupação bastante válida, porque é uma reivindicação de mais de 100 anos da população”, declarou.

O Túnel Santos-Guarujá é tratado pelo governo federal como uma das principais intervenções de infraestrutura previstas para a Baixada Santista e um dos maiores projetos logísticos em andamento no país.

TCU determina nova análise para mudanças estruturais em concessões

PLATAFORMA: VALOR ECONÔMICO | CADERNO: ONLINE | 21.05.26

O Tribunal de Contas da União (TCU) determinou ao Ministério de Portos e Aeroportos e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que se abstenham de promover, após deliberação da Corte de Contas, mudanças estruturais na modelagem submetida, em todos os processos ainda não licitados e submetidos ao controle prévio da Corte. Em eventual alteração que recaia sobre os elementos estruturantes, o governo e a agência reguladora deverão submeter previamente à apreciação do tribunal.

A medida, apesar de ter sido aprovada em processo que trata da concessão do canal de acesso do porto de Itajaí, pode impactar diretamente o certame do megaterminal do Porto de Santos, o Tecon Santos 10. O processo já foi analisado e chancelado pelo plenário da Corte de Contas, com recomendações, mas o governo decidiu reabrir a discussão sobre a modelagem do certame, o que vem gerando ruídos no setor e preocupações sobre o cronograma da rodada.

A determinação, aprovada pelo plenário nessa terça-feira (19), veda eventuais alterações no regime concorrencial e as condições de participação no certame, a matriz de alocação de riscos, bem como a estrutura tarifária e de remuneração, bem como, em juízo de finalidade, qualquer outro elemento cuja modificação seja apta a afetar a equação econômico-financeira do contrato, o nível de competição do certame ou a repartição de riscos entre as partes.

Em seu voto, o relator do processo, ministro Walton Alencar, defendeu que haja correspondência entre o objetivo submetido à análise pelo governo ao TCU e o efetivamente conduzido a leilão. Segundo ele, sem que haja isso, “a manifestação do controle externo perde o objeto sobre o qual deveria incidir, ou, mais precisamente, recai sobre objeto que se dissolve no intervalo entre a deliberação e a publicação do edital”.

O ministro defendeu que, se o modelo analisado for “radicalmente” alterado pelo Executivo, em critérios estruturantes, é necessária nova apreciação por parte do TCU.

“Considero, que não é lícito à Presidência da República e ao Poder Executivo em geral por todos os ministérios submeter à apreciação do tribunal determinado objeto para ser licitado, o tribunal aprecia aquele objeto, tal qual entregue, e depois de devolvido o objeto para que o Executivo proceda à licitação, esse objeto seja transformado em um terceiro objeto totalmente diverso do que foi apreciado pelo Tribunal de Contas da União. Esse objeto teria que retornar novamente ao Tribunal de Contas da União, não falo de aspectos tangenciais, mas de aspectos essenciais”, disse.

O posicionamento do TCU acontece após a Casa Civil orientar a retirada de restrições para companhias de navegação, chamadas de “armadores”, na participação do leilão do Tecon Santos 10, bem como para as atuais operadoras de contêineres do porto, desde que se desfaçam de suas participações acionárias nos atuais empreendimentos em que operam no complexo portuário.

O modelo sugerido vai na contramão do que estava posto até o momento. Inicialmente, a Antaq propôs realizar o leilão em duas etapas, com restrições para que empresas que já operam na região participassem apenas da segunda fase, caso não houvesse interessados na primeira. O TCU foi além e recomendou que a restrição também fosse aplicada aos armadores, visando impedir a verticalização das empresas de navegação.

A nota técnica, assinada pelo PPI (Programa de Parcerias de Investimentos), reacendeu o debate sobre o modelo a ser adotado no certame. Em entrevista ao Valor, o diretor-geral da Antaq, Frederico Dias, já havia sinalizado que, caso seja adotado um modelo para o leilão diferente do aprovado pela agência ou do recomendado pelo TCU, o processo poderá ser reenviado para análise do tribunal de contas. Em uma avaliação inicial, a percepção da Antaq era de que o modelo defendido pela Casa Civil seria um terceiro formato, que ainda não passou pelo rito apropriado.

Desde a manifestação da Casa Civil, o setor também tem reagido às possíveis mudanças no modelo. Na segunda-feira (18), entidades que representam os setores de terminais portuários privados, comércio exterior e logística defenderam a manifestação técnica do PPI, no sentido de preservação da ampla concorrência no certame. As entidades também cobraram celeridade para avançar na conclusão da modelagem e a realização do leilão ainda em 2026.

Nessa terça-feira (19), 16 entidades do setor produtivo, que defendem o modelo mais restritivo do leilão conforme aprovado pela Antaq e TCU, lançaram um manifesto, em que indica apoio à publicação do edital e a realização do leilão do Tecon Santos 10 com a maior celeridade possível. “Não se pode permitir que novas burocracias e/ou opinativos criem insegurança jurídica e retardem projeto tão vital para a economia e a soberania nacional”, afirmam no documento.

Itajaí: Perfil de licitante pode não se restringir a empresas de dragagem

PLATAFORMA: AGÊNCIA INFRA | CADERNO: ONLINE | 21.05.26

Após o governo licitar o primeiro projeto de concessão de canal de acesso portuário no ano passado, de Paranaguá (PR), os próximos leilões poderão considerar um novo formato de seleção de concorrentes que tende a reduzir o poder de mercado das empresas de dragagem nas disputas e nos contratos. A indicação foi dada pelo TCU (Tribunal de Contas da União) nesta terça-feira (19) durante o julgamento do projeto de concessão do canal de acesso do Porto de Itajaí (SC), que foi liberado pela corte com uma série de determinações e recomendações que precisarão ser avaliadas pelo governo antes de o certame ser realizado. Veja o acórdão.

Numa dessas recomendações, o TCU pede que o MPor (Ministério de Portos e Aeroportos) e a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) revisitem a calibragem dos requisitos de qualificação técnica das empresas que podem participar do certame. Pela minuta enviada à corte, seria necessário que a proponente se enquadrasse como empresa de dragagem ou, se estiver num consórcio, detenha no mínimo 15% de participação.

Mas há preocupação de que esse desenho intensifique alguns riscos na execução do contrato e reduza o universo competitivo do leilão. Para o tribunal, a capacidade técnica dos licitantes não necessariamente precisa ser comprovada pela presença de uma empresa de dragagem no consórcio. O ganho técnico, ponderou o ministro relator Walton Alencar, pode ser igualmente obtido mediante um compromisso contratual firme de que a licitante vai contratar um operador qualificado para executar o serviço de dragagem.

“O que protege o interesse público é que a capacidade técnica e operacional adequada à entrega do serviço de navegabilidade esteja comprovada [...] Distinguir o fim do meio é, neste ponto, decisivo. Confundi-los conduz a requisito formalmente rigoroso e substancialmente frágil, que afasta do certame agentes financeiramente robustos – fundos de investimento, investidores institucionais qualificados e entidades de previdência complementar, expressamente admitidos como participantes pela própria minuta de edital – em troca de ganho meramente nominal em capacidade técnica”, apontou o ministro.

Segundo apurou a Agência INFRA, a tendência é que o governo considere os apontamentos do tribunal e reformule as exigências sobre os licitantes, de forma que não necessariamente os proponentes precisem ser ou estar associados a uma empresa de dragagem. Essa análise, contudo, vai ser precedida de uma avaliação técnica para verificar se existe algum risco ainda não mapeado neste ajuste. Seria uma mudança importante na comparação com o primeiro canal licitado, o do Porto de Paranaguá, em que o edital exigia que o licitante precisava ter a comprovação técnica da operação em dragagem, seja concorrendo sozinha ou em consórcio.

No caso de Paranaguá, a proposta vencedora foi do consórcio Canal Galheta Dragagem, formado pela operadora portuária FTS e pela empresa belga de dragagem Deme. Ainda concorreram a chinesa CHEC Dredging e a empresa brasileira de dragagem DTA.

Paralelo com setor de rodovias

Durante a votação do processo de Itajaí, o relator e outros ministros compararam a possível evolução ao que aconteceu no setor de rodovias. Nas concessões iniciais, quem levou os projetos eram as grandes empreiteiras, perfil que foi mudando com a chegada dos operadores de infraestrutura especializados e fundos de investimentos. “Essa é a mesma virada paradigmática que se descortina para as concessões de canais”, disse Alencar, reforçado pelo ministro Bruno Dantas.

Dantas argumentou que a navegabilidade de um canal de acesso precisa, além de considerar a de dragagem, a de inteligência de dados. “A empresa que vencerá essa licitação, ela precisa sim ter contratos firmes com a empresa de dragagem, ela precisa também introduzir uma variável de inteligência do solo no fundo do canal de acesso para fazer a dragagem quando for necessário. Quando não necessário fazer a sinalização devida, fazer as obras de serviço necessárias”, mencionou o ministro.

“As primeiras concessões de rodovias começaram a ser estruturadas no Brasil, apenas empreiteiras apareciam para concorrer. Por uma razão muito simples, elas consideravam que, diante daquela modelagem que foi apresentada, o essencial era a obra. E por isso, elas, sem qualquer expertise na gestão de uma concessão, se lançaram a participar de leilões, muitas vezes apresentando lances inflados”, lembrou Dantas.

As preocupações levantadas refletem a conclusão da AudPortoFerrovia no processo. Os técnicos pontuaram o risco de licitantes ofertarem lances agressivos no leilão para consagrarem-se vencedores planejando recuperar margens financeiras durante a elaboração do PBI (Plano Básico de Implantação).

A causa raiz deste risco, disse a AudPortoFerrovia, reside na combinação entre a natureza “conceitual” dos estudos de engenharia atuais e a cláusula de compartilhamento de riscos que aloca 70% dos custos excedentes à União e apenas 30% à concessionária.

Essa distribuição foi inclusive alvo de determinação no acórdão do TCU. Isso porque houve uma ampliação significativa do compartilhamento de riscos de engenharia durante a elaboração do projeto. O total submetido ao mecanismo passou de cerca de R\$ 87 milhões para aproximadamente R\$ 200 milhões, o que equivale a dois terços do Capex.

Inicialmente, ele seria aplicado para a readequação do Molhe Norte, obra estrutural de abrigo marítimo estimada em R\$ 63,7 milhões, e para a remoção do casco soçobrado do navio Pallas, cujo investimento é estimado em R\$ 22,9 milhões. Posteriormente, entraram na lista a contenção da margem direita, as obras de readequação do canal e os volumes de derrocamento.

Diante disso, o plenário determinou que o MPor e a ANTAQ estabeleçam critérios objetivos para a validação das soluções de engenharia no PBI, exigindo que os aportes da União no regime de risco compartilhado sejam precedidos de estudos técnicos definitivos que comprovem a necessidade e a modicidade dos custos, evitando a transferência de incertezas de planejamento para a fase de execução.

Necessidade

A concessão prevê que no quarto ano do contrato o aprofundamento do canal chegue a 16 metros, viabilizando a operação de embarcações de até 400 metros de comprimento e 14,5 metros de calado.

Os operadores do porto de Itajaí têm cobrado urgência no projeto especialmente devido às condições de navegabilidade da região, que tiveram profundidade reduzida. A situação inclusive suscitou uma autuação da ANTAQ contra a administração do ativo – hoje sob responsabilidade da Codeba (Companhia das Docas da Bahia) – no início do mês. No documento, datado do último dia 6, a agência deu prazo de 30 dias para a gestão apresentar sua defesa no caso.

Mais pedidos de alteração

Um dos motivos que levaram o processo de Itajaí a levar mais tempo para ser avaliado foi a decisão do governo de não colocá-lo novamente em consulta pública após o escopo ter sido alterado – de desestatização do porto para concessão do canal de acesso. A situação fez com que o projeto tivesse uma tramitação agitada no TCU, rendendo uma lista longa de determinações e recomendações de mudanças nas minutas durante o julgamento realizado na terça.

O governo também precisará considerar um melhor alinhamento entre o projeto do canal e do arrendamento definitivo do terminal em Itajaí, hoje operado sob contrato temporário. A corte determinou, por exemplo, uma revisão do EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental) que incorpore cronograma fático-temporal realista para a entrada em operação do ITJ01 – o terminal definitivo – abstendo-se de utilizar projeções de receita baseadas em capacidades operacionais que comprovadamente só estarão disponíveis em anos subsequentes à conclusão das obras do canal.

Em razão do descasamento entre a concessão do canal e o arrendamento definitivo do terminal, o MPor comprometeu-se a incluir na minuta do contrato mecanismo de compartilhamento do risco de capacidade que aloca ao poder concedente a frustração de receita decorrente da insuficiência de capacidade dos terminais do complexo.