

Setor portuário na rota dos leilões

Ocupação de áreas estratégicas e ampliação da capacidade logística devem redefinir o segmento no Estado

FERNANDA DA VEIGA*

PABLO BECH / PORTOS RS / CP

Antes que os números apareçam nas planilhas e os navios sejam convertidos em estatísticas, o sistema portuário do Rio Grande do Sul se revela no movimento contínuo do cais. É no som metálico das amarras, no avanço silencioso das embarcações pelo canal e no vaivém de cargas que o Estado escolhe parte significativa de sua produção e recebe insumos que sustentam a indústria. Em 2025 esse movimento atingiu um marco histórico. O sistema encerrou o ano com recordes de movimentação e entra em 2026 diante de uma agenda decisiva de leilões e concessões que deve redefinir a ocupação de áreas estratégicas e ampliar a capacidade logística do Estado. Complexos portuários do Estado avançam em investimentos técnicos, planejamento de longo prazo e preparação de novas áreas para concessão e leilão.

O desempenho do sistema portuário do RS em 2025 reforçou o papel estratégico da infraestrutura logística na competitividade da economia gaúcha. O conjunto formado pelos portos públicos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, somado aos terminais privados e áreas concedidas, alcançou 46,09 milhões de toneladas movimentadas no ano, o maior volume da série histórica. O resultado ocorre em um contexto de retomada econômica após a calamidade climática de 2024 e projeta novo ciclo de investimentos, tendo como principal marco a previsão de leilões e concessões portuárias para este ano.

PRODUÇÃO

De acordo com Fernando Estima, gerente de Planejamento e Desenvolvimento da Portos RS, a atuação da estatal está conectada ao planejamento nacional do setor. "A nossa missão principal é gerar competitividade logística para os produtos gaúchos, tanto para aquilo que exportamos quanto para os insumos que importamos e utilizamos na produção local", afirma. Segundo ele, a Portos RS, como empresa pública estadual, atua em sintonia com o Plano Estadual de Logística e Transportes



Desempenho nos terminais reforça papel estratégico da infraestrutura na competitividade

(Pelt) e com o Plano Nacional de Logística, buscando alinhar infraestrutura, mercado e desenvolvimento econômico.

O chamado complexo portuário gaúcho é estruturado de forma integrada. São três portos públicos: Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre. Estes somam 22 terminais de uso privado e nove áreas concedidas à iniciativa privada. Essa configuração permite atender diferentes perfis de carga e cadeias produtivas. "Não se trata apenas de um porto isolado, mas de um complexo

portuário com terminais especializados que dependem de um mesmo canal de acesso e de uma mesma infraestrutura de suporte", explica Estima.

MOVIMENTAÇÃO

O Porto do Rio Grande concentra a maior parte da movimentação. Em 2025 foram 44,5 milhões de toneladas, alta de quase 3% ante 2024. Pelotas apurou 1,27 milhão de toneladas e alta superior a 10% no comparativo anual. Porto Alegre somou 320,8 mil toneladas.

CONCESSÕES

■ O calendário de concessões portuárias de 2026 já tem data marcada para começar. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) publicou os editais do leilão de quatro terminais portuários pelo país, sendo um deles no RS.

■ O certame ocorrerá em 26 de fevereiro na Bolsa de Valores, a B3, em São Paulo. Os quatro arrendamentos devem gerar R\$ 229 milhões em investimentos.

■ Em Porto de Porto Alegre o Terminal POA26, destinado à movimentação e armazenagem de granel sólido vegetal, receberá R\$ 21,13 milhões em investimentos, com arrendamento válido por 10 anos. O leilão deve contribuir na modernização de portos no Sul. Com a publicação dos editais o processo entra na fase de interação com o mercado. Até este início de mês os interessados apresentam propostas.

Para Estima, os números refletem não só mais produção, mas ganho operacional e técnico. "Quem bate recorde é quem produz. O porto viabiliza a logística, mas o resultado vem do produtor rural, da indústria e de toda a cadeia que movimenta essas cargas", pontua.

Entre fatores técnicos do desempenho, a profundidade do canal de acesso é um dos mais relevantes. O canal do Porto do Rio Grande opera com 16,7 metros de profundidade, o que permite navios de até 15 metros de calado. "O navio pode entrar mais carregado, com maior eficiência. Quanto mais carga por embarcação, menor o custo do frete por tonelada e maior a competitividade do produto gaúcho", diz. Além de dragagem e manutenção do calado, o sistema tem sinalização náutica, boias, monitoramento por radar, controle de tráfego aquaviário e acompanhamento contínuo de condições de maré, vento e clima, o que reduz riscos operacionais e atrai armadores, diminuindo, por exemplo, custo de seguro.

*Sob supervisão da jornalista Simone Schmidt

Comece o ano de carro novo. Financie com o Sicredi.

Abra sua conta

Sicredi | Sicredi Origem RS



Diversidade de cargas como marca

A diversidade de cargas marca o setor portuário no RS. Em 2025 os graneis sólidos responderam por 58% da movimentação, seguidos por carga geral e graneis líquidos. Houve avanço em itens como soja, farelo de soja, celulose, carnes e contêineres. A movimentação de contêineres superou 1 milhão de unidades no Porto do Rio Grande, resultado associado à ampliação da capacidade operacional e à atração de armadores internacionais. Segundo Fernando Estima, gerente de Planejamento e Desenvolvimento da Portos RS, o avanço da infraestrutura cria ambiente favorável para investimentos. Como exemplos cita a instalação de novas plantas ligadas a setores de fertilizantes, celulose e química, além da retomada da indústria naval. "Não há indústria sem logística. Se o Estado não prepara áreas, acessos e condições técnicas, o investimento privado não acontece", afirma.

O novo ciclo de leilões vai envolver Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre. "Não se trata só de disponibilizar áreas, mas de garantir que o projeto seja viável do ponto de vista técnico, ambiental e econômico", ressalta. Entre as áreas previstas estão terminais voltados a graneis líquidos, áreas brownfield (revitalização de terminais antigos) e projetos associados à tancagem (armazenamento) e logística de combustíveis e químicos. Estima lembra que a definição da nova concessão da Malha Sul ferroviária e o futuro das concessões rodoviárias são decisivos para a eficiência logística. "O porto depende de ferrovia, rodovia e hidrovia. Se esses sistemas não funcionam de forma integrada, a competitividade se perde", conclui.