

Mudança em lei estimulou os terminais portuários privados

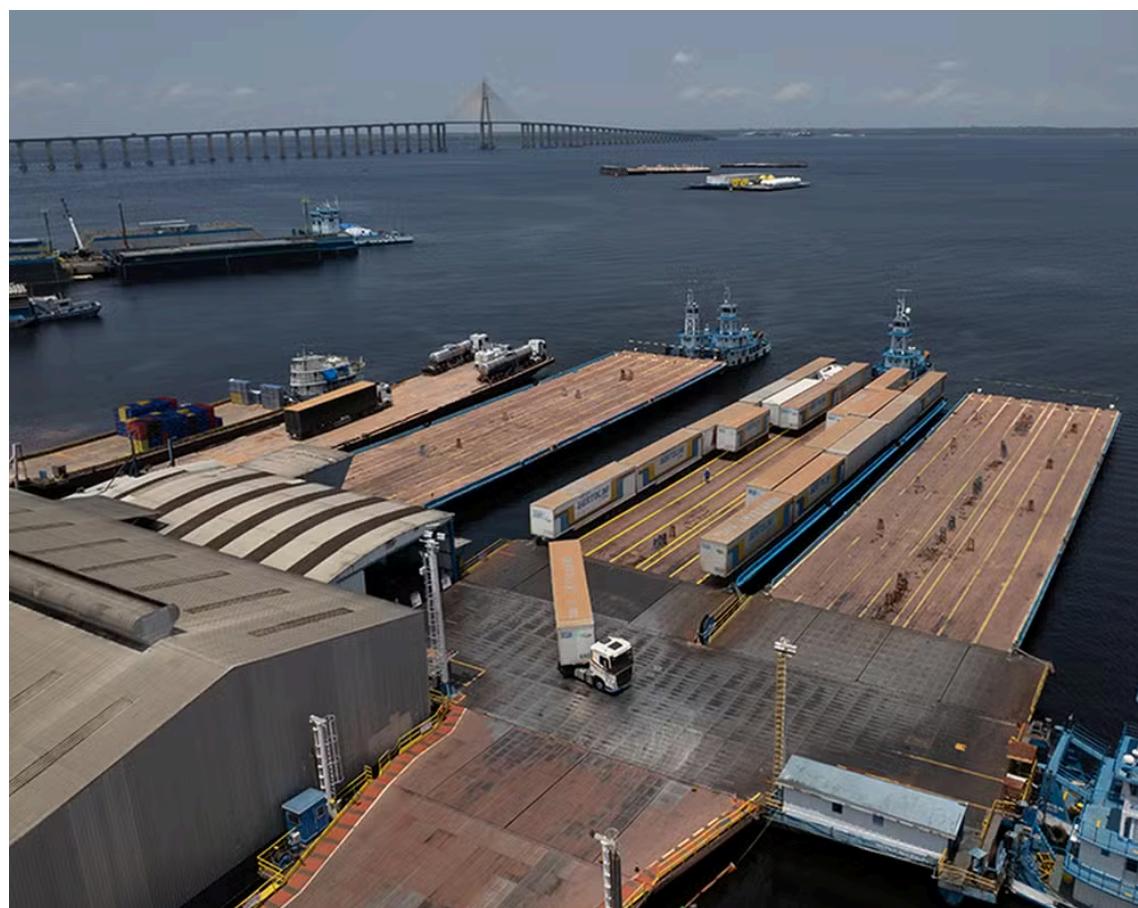
Áreas privadas puderam transportar cargas de terceiros a partir de 2013

Por Pedro Marques — De São Paulo

15/12/2025 05h03 · Atualizado há 13 horas



Presentear matéria



Caminhões embarcam em porto privado às margens do rio Negro, em Manaus — Foto: Yan Boechat/Valor

A evolução do transporte hidroviário e a consolidação dos corredores do Arco Norte está diretamente ligada aos terminais de uso privado (TUPs). “A aprovação da Lei dos Portos, no final de 2013, abriu o mercado para que os terminais, que até então eram de uso privativo, pudessem transportar cargas de terceiros. Isso trouxe segurança jurídica e atraiu investidores”, explica Elisangela Pereira Lopes, assessora técnica de infraestrutura e logística da CNA.

Após a aprovação da lei, houve cerca de 50 pedidos para a instalação de TUPs, vários deles na região, e encomendas de barcaças e rebocadores. “E isso movimentou a região amazônica, fazendo com que caísse o valor do frete em relação ao Sudeste. Esse investimento veio totalmente da iniciativa privada, que viu que a saída pelo Arco

Em dezembro de 2024, o Brasil tinha 277 instalações portuárias exploradas mediante autorização, das quais 229 foram registradas como TUPs, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) - 106 deles no Norte. "Esse é o corredor que mais cresce", afirma Décio Amaral, CEO da Hidrovias do Brasil, que desde maio pertence ao Grupo Ultra.

A Amaggi, que possui terminais e portos em Rondônia, Amazonas e Pará, está ampliando em 10% sua frota composta por 223 balsas e 21 empuradores. A companhia tem com a Bunge a joint-venture Unitapajós, para realizar o escoamento de grãos nas hidrovias do Tapajós e do Amazonas. "São investimentos como esses que irão manter a competitividade dos corredores do Arco Norte para a safra de grãos, fibras e outros produtos", diz Claudinei Zenatti diretor de logística e operações da Amaggi.

Nem sempre, porém, é possível operar pelos rios. A maior preocupação do setor continua a falta de previsibilidade de navegação. O Grupo Atem, que tem a Navemazônia como braço de logística fluvial, destaca que, na estiagem de 2024, fez operação emergencial com 80 caminhões percorrendo 850 km para suprir regiões que deixaram de ser acessadas pelos rios. "Essa mobilização reforçou a importância da previsibilidade hidroviária e da cooperação entre operadores, órgãos reguladores e poder público", citou a empresa.

A avaliação é a mesma entre outras empresas. "A adoção de um programa contínuo de dragagem dos rios ajudaria", diz Zenatti, da Amaggi. "Esses investimentos beneficiariam toda a sociedade, porque ampliariam a segurança e manteriam ativo o principal vetor de integração da Amazônia", cita Amaral, da Hidrovias do Brasil.

O governo planeja conceder hidrovias a partir de 2026.

◀ Mais recente

Próxima ▶

Conheça o Valor One

Acompanhe os mercados com nossas ferramentas [ACESSAR GRATUITAMENTE](#) >

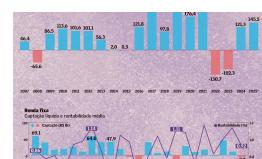
Recomendadas para você

Empresas



Exclusivo:
Carrefour Brasil faz a maior

Fundos de Investimento



Juros altos drenam recursos e reposicionam

Infraestrutura & logística - Norte



Concessões devem ampliar escoamento da produção do

Empresas



Financiamento dos EUA a mineradoras brasileiras