



ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE
TERMINAIS DE LÍQUIDOS



Clipping Diário

SEGUNDA-FEIRA 12.01.26

Agências de transportes terão cinco novas vagas nas diretorias em 2026

PLATAFORMA: AGÊNCIA INFRA | CADERNO: ONLINE | 12.01.26

As agências reguladoras de transportes terão cinco substituições de diretores neste ano, cujos mandatos estão próximos de acabar. Na Antaq, dois diretores vão deixar o colegiado neste ano. A saída mais próxima é de Flávia Takafashi, cujo mandato se encerra em 18 de fevereiro. Alber Vasconcelos deixa a agência em 13 de dezembro. Em nota, a agência afirmou que a lista de substituição prevista no decreto de 30 de janeiro de 2025 permanece válida. “Entretando, a princípio, a agência aguarda que seja feita a indicação da Presidência da República e a aprovação do nome pelo Senado Federal a tempo”, disse. A primeira substituta da lista válida é a servidora Cristina Castro Lucas de Souza, superintendente de ESG e Inovação.

Matéria completa em: <https://agenciainfra.com/blog/agencias-de-transportes-terao-cinco-novas-vagas-nas-diretorias-em-2026/>.

Agências de transportes terão cinco novas vagas nas diretorias em 2026

PLATAFORMA: AGÊNCIA INFRA | CADERNO: ONLINE | 12.01.26

As agências reguladoras de transportes terão cinco substituições de diretores neste ano, cujos mandatos estão próximos de acabar. Na Antaq, dois diretores vão deixar o colegiado neste ano. A saída mais próxima é de Flávia Takafashi, cujo mandato se encerra em 18 de fevereiro. Alber Vasconcelos deixa a agência em 13 de dezembro. Em nota, a agência afirmou que a lista de substituição prevista no decreto de 30 de janeiro de 2025 permanece válida. “Entretando, a princípio, a agência aguarda que seja feita a indicação da Presidência da República e a aprovação do nome pelo Senado Federal a tempo”, disse. A primeira substituta da lista válida é a servidora Cristina Castro Lucas de Souza, superintendente de ESG e Inovação.

Matéria completa em: <https://agenciainfra.com/blog/agencias-de-transportes-terao-cinco-novas-vagas-nas-diretorias-em-2026/>.

Mercado de logística digital deve crescer 18% por ano até 2030

PLATAFORMA: MODAIS EM FOCO | CADERNO: ONLINE | 12.01.26

O “Infor Reports 2025 – Inovação na Logística 2025”, lançado pela Infor Brasil, apontou que a maturidade tecnológica e transformação digital estão cada vez mais presentes na gestão das cadeias de suprimentos no Brasil. Impulsionado pela adoção de tecnologias como WMS para automação de armazéns, gestão de força de trabalho e planejamento estratégico, o mercado global de logística digital deve crescer mais de 18% ao ano até 2030, segundo estimativas do Grand View Research.

O estudo da Infor ainda revelou que o Brasil acompanha essa tendência, com uma projeção de expansão de 23% nos investimentos logísticos do país ainda em 2025. A alta é impulsionada, justamente, pelo direcionamento de recursos para a automação, diante da fragmentação das cadeias de Supply Chain com a expansão do e-commerce no país.

Para o vice-president of Sales e Country Manager da Infor Brasil e South Latam, Waldir Bertolino, o movimento representa uma transição estrutural no modo como o setor opera. “A logística brasileira está deixando de ser reativa e passa a operar gradativamente com base em dados e processos automatizados que geram inteligência estratégica para as empresas”, disse. Nesse sentido, o executivo explicou que maturidade tecnológica é fundamental para a competitividade.

Segundo a Infor, a edição reuniu dados de 31 fontes especializadas, com pesquisas internacionais, projeções de mercado, estudos setoriais e dados proprietários da empresa. O objetivo é oferecer uma leitura crítica e ampla sobre os caminhos da transformação digital na logística.

Entraves na digitalização da logística

No entanto, ainda há entraves no processo de digitalização do mercado. Um índice de 2023 da Fundação Dom Cabral citado no estudo alerta, por exemplo, que a transformação digital no Brasil ainda é parcial para a maioria das empresas. Segundo o levantamento, mais de 52% das organizações fazem apenas pequenos investimentos nas jornadas de informatização.

Esse dado revela uma assimetria em um ambiente ainda desigual. Em um lado há empresas que acompanham tendências emergentes e estão mais consistentes em seus movimentos digitais.

Já no outro é possível encontrar organizações que precisam superar barreiras culturais como a carência de profissionais capacitados para operar em ambientes automatizados. Essa falta de qualificação aparece de forma evidente nos dados do Instituto Semesp, segundo os quais 18,9% dos profissionais formados em logística estão desempregados.

“Há um descompasso entre a formação disponível e as competências exigidas pelo mercado. O desafio é conectar tecnologia, processos e pessoas em um modelo de aprendizado contínuo”, reforçou Bertolino.

A segunda edição da pesquisa “O Armazém do Futuro”, conduzida pela Infor com 51 empresas do setor logístico, também reforçou esse cenário desafiador ao mostrar que, embora a digitalização dos armazéns seja vista como uma oportunidade concreta de ganhos de eficiência, ainda há obstáculos para implementação.

Entre os principais desafios mencionados, estão o alto investimento inicial (71%) e a necessidade de requalificação das equipes (71%), além das demandas contínuas de manutenção e atualização das tecnologias (61%).

Aspectos culturais também aparecem como barreiras relevantes, com resistência à mudança por parte das lideranças (51%) e dos colaboradores (37%). Esses resultados reforçam a importância de estratégias integradas de investimento, capacitação e adaptação organizacional.

Mesmo com desafios, a pesquisa da Infor revelou que a digitalização dos armazéns é vista como uma oportunidade concreta de ganhos de eficiência. Entre os benefícios mais esperados, 78% dos participantes apontaram a redução de erros e de retrabalho, enquanto 63% destacaram a disponibilidade de dados para apoiar decisões.

Outros ganhos incluem a otimização das rotinas de colaboradores (61%), a maior precisão nos inventários (57%) e a melhoria da experiência do consumidor (24%).

Processo contínuo

O estudo concluiu que a maturidade tecnológica não é um ponto de chegada, mas um processo contínuo de integração entre pessoas, processos e dados. Empresas que compreenderem essa dinâmica e adotarem uma estratégia de inovação consistente estarão mais bem preparadas para um cenário de competição global cada vez mais acirrado.

Aviso de leilão da ANTAQ atualiza cronograma previsto para fevereiro deste ano

PLATAFORMA: AGÊNCIA PORTO | CADERNO: ONLINE | 12.01.26

Seguindo o cronograma previsto para o primeiro bloco de leilões portuários de 2026, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) atualizou, no Diário Oficial da União (DOU) desta quarta-feira (07), as datas e procedimentos a serem tomados no leilão que ocorrerá no dia 26/02/2026, na B3, em São Paulo (SP).

A publicação no DOU informou acerca do lançamento de dois editais inéditos, referentes ao arrendamento NAT01, para a movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais no Porto Organizado de Natal (RN) e o arrendamento MCP01, de terminal portuário dedicado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, localizado no Porto de Santana, no Amapá (AP). Foi comunicada, ainda, a republicação do edital do arrendamento simplificado POA26, em Porto Alegre (RS), destinado à movimentação e armazenagem de granel sólido, pelo prazo de 10 anos. Os requisitos e demais condições de participação estão definidos no Edital do Leilão, já disponíveis neste site ou, ainda, na sede da Agência, localizada no endereço: SEPN, Quadra 514, Conjunto “E”, Edifício ANTAQ, Asa Norte – Brasília/DF.

Além desses, a expectativa é de que, em breve, haja a publicação do edital do quarto projeto que comporá o primeiro bloco de leilões de 2026, relativo ao terminal de passageiros do Porto Organizado do Recife (PE), o TMP-Recife.

Bloco de Leilões

Com investimentos totais de R\$ 229 milhões, os quatro terminais que compõem o bloco estão localizados em Macapá (AP), Natal (RN), Porto Alegre (RS) e Recife (PE). Esses portos concentram movimentação de cereais, granéis, minerais e passageiros e o processo com o detalhamento dos projetos já foi encaminhado pela Secretaria Nacional de Portos à Antaq.

“Esse primeiro bloco de leilões portuários de 2026 reflete uma visão de longo prazo para a infraestrutura aquaviária brasileira. A ANTAQ atua para garantir um ambiente regulatório seguro e eficiente, que estimule investimentos, amplie a capacidade dos portos e dê mais dinamismo à logística nacional. São projetos que fortalecem a integração regional e transformam infraestrutura em desenvolvimento”, disse o diretor-geral da ANTAQ, Frederico Dias.

TMP Recife – O terminal de passageiros do Recife (PE) tem previsão de investimentos de R\$ 2,3 milhões e prazo de 25 anos de concessão. O terminal de Recife, juntamente com o de Fortaleza (CE), Maceió e Salvador (BA), deverá fortalecer um circuito de cruzeiros nordestinos integrados, reforçando a vocação natural da região para o turismo.

MCP01 – O Porto de Santana tem papel importante no estado do Amapá e na região Norte, destinado especialmente ao escoamento da produção de grãos da região e cavaco de madeira. A previsão de investimentos é de R\$ 150,20 milhões e um período de 25 anos de concessão.

POA26 – Já para o POA26, localizado na Poligonal do Porto Organizado de Porto Alegre (RS), estão previstos R\$ 21,13 milhões pelo arrendamento da área, destinada à movimentação e armazenagem de granel sólido, com prazo de 10 anos de concessão. O leilão do POA26 vem contribuir para a modernização dos portos no Sul do País.

NAT01 – Destinado ao escoamento de granéis minerais, especialmente minério de ferro, o terminal localizado em Natal (RN) tem previsão de investimentos de R\$ 55,17 milhões e prazo de concessão de 15 anos. Juntamente com outros portos da região, reforça a movimentação portuária no Nordeste.

Movimentação de cargas nos portos brasileiros bate recorde e cresce 5% de janeiro a novembro

PLATAFORMA: INFORMARTIVO DOS PORTOS | CADERNO: ONLINE | 12.01.26

A movimentação de cargas nos portos brasileiros bateu recorde e cresceu 4,97% de janeiro a novembro de 2025, com 1,28 bilhão de toneladas nos 11 meses do ano passado, segundo levantamento do Ministério de Portos e Aeroportos, com base nos dados estatísticos de novembro da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Mantendo-se essa trajetória de crescimento, estima-se que o movimento nos portos do país, tanto para exportação quanto para importação, tenha encerrado o ano de 2025 acima de 1,34 bilhão de toneladas.

“Nos três últimos anos, estamos batendo recorde sobre recorde em movimentação de cargas nos portos brasileiros, resultado do programa de modernização da infraestrutura portuária e dos investimentos públicos e privados. Confirmada essa expectativa de crescimento, vamos para mais um ano de ampliação da capacidade de movimentação e de eficiência na operações dos portos brasileiros”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Para o diretor-geral da Antaq, Frederico Dias, os números são frutos de investimentos no setor e de políticas regulatórias eficientes. “Os resultados positivos demonstram a resiliência do setor aquaviário às diversas circunstâncias econômicas e geopolíticas e mostram que a regulação promovida pela Antaq fornece não apenas a estabilidade necessária aos investimentos, mas também induz o desenvolvimento. Como tenho dito, quando o setor vai bem, isso significa que a Agência está desempenhando adequadamente o seu papel”, destacou.

Considerando apenas os dados do mês de novembro de 2025, o crescimento foi ainda maior, de 14,5%, com movimentação de 118,2 milhões de toneladas.

Nos portos públicos, o crescimento em novembro foi de 17%, com 42,1 milhões de toneladas movimentadas. O destaque foi para o Porto de Paranaguá (PR), com 5,9 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de 44,3%. Já nos portos autorizados, a movimentação foi de 76,1 milhões, com crescimento de 13,1%. A maior alta, de 55,7%, foi registrada no Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ), com 6,3 milhões de toneladas.

De acordo com o levantamento, a navegação de longo curso, cresceu 13%, com 85,7 milhões de toneladas, enquanto a cabotagem subiu 11,87%, com 26,2 milhões de toneladas. A navegação interior teve alta de 59,28%, com 6,2 milhões. A movimentação de contêineres cresceu 7,18% em novembro, com 13,8 milhões de toneladas. Em relação às mercadorias, os destaques foram para a movimentação de trigo, soja e milho.

Antaq abre apuração sobre projeto no Porto de Suape

PLATAFORMA: INFORMARTIVO DOS PORTOS | CADERNO: ONLINE | 12.01.26

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) abriu ação fiscalizadora para apurar atrasos nas obras do Terminal de Regaseificação de Suape, o Regás, na região metropolitana de Recife (PE). A previsão inicial era de que o empreendimento, projeto liderado pela OnCorp, começaria a operar em abril de 2024 mas a obra está longe da conclusão e ainda continua sem previsão de quando entrará em operação.

O contrato entre a OnCorp e o Porto de Suape foi assinado em dezembro de 2022 e autoriza o uso temporário, por quatro anos, de espaço para instalação e operação de um terminal de regaseificação de GNL. A unidade deve armazenar e distribuir gás natural em parceria com a Shell, responsável pelo fornecimento do combustível.

O acordo fixava prazo de 15 meses para a conclusão das obras, prorrogáveis por mais 12 meses em caso de “ocorrência externa”, o que se concretizou por meio de um aditivo, em fevereiro de 2024. Depois desse período, segundo o contrato assinado entre as partes, o prazo se tornaria improrrogável. A coluna já havia noticiado a demora em abril do ano passado.

Em outubro de 2025, uma auditoria técnica realizada pelo Porto de Suape apontou que a instalação do terminal seguia a passos lentos. Segundo o relatório, a produtividade da obra era “notavelmente baixa, não justificando o tempo de atraso do projeto”.

A auditoria afirmou que as atividades “essenciais para início da operação do terminal” estavam “paralisadas desde o final de abril de 2025 e continuam paralisadas até a presente data, [o que] foi evidenciado através da visita técnica realizada no dia 6 de outubro de 2025”. Os auditores alegam, ainda, que as justificativas apresentadas pela OnCorp sobre os atrasos “não condizem com a realidade”.

Em novembro de 2025, a Antaq determinou a ação fiscalizadora para apurar possíveis infrações contratuais e pediu esclarecimentos ao Porto de Suape. À agência reguladora, a empresa estatal disse que enfrenta problemas com a OnCorp desde a assinatura do contrato.

A estatal diz que tem cobrado reiteradamente informações da OnCorp sobre as obras e que identificou “inconsistências” entre o cronograma originalmente previsto e o que efetivamente foi entregue. Ainda de acordo com o Porto de Suape, a OnCorp afirma que investiu R\$ 30 milhões no empreendimento, mas “os valores apresentados divergem significativamente do levantamento próprio da Autoridade Portuária, tanto no que diz respeito ao montante executado quanto à natureza das despesas elegíveis ao objeto contratual”.

O Porto de Suape afirmou à Antaq que a OnCorp pediu uma nova extensão do acordo, mesmo após o fim do prazo que já era improrrogável, em março de 2025. Apesar dos sucessivos atrasos, a estatal ainda avalia prorrogar o prazo excepcionalmente até abril deste ano. O acordo para operação do Regás vale por 48 meses, a partir do início efetivo das atividades. O valor total é de R\$ 6,3 milhões.

A ação fiscalizadora da Antaq está prevista para terminar em 30 de janeiro. Caso sejam comprovadas as infrações, a OnCorp terá de responder a um processo administrativo. As sanções vão desde advertência e multa até declaração de inidoneidade ou caducidade do contrato.

Apesar dos problemas enfrentados e da inoperabilidade do terminal no Porto de Suape, a OnCorp tem manifestado interesse em participar do Leilão de Reserva de Capacidade na Forma de Potência (LRCap) 2026, marcado para o próximo mês de março. A companhia cita o empreendimento com a Shell como uma de suas principais apostas.

O leilão pretende assegurar o fornecimento de energia elétrica em momentos críticos, como picos de consumo ou chuvas abaixo do esperado, por meio da contratação de usinas de fontes firmes, como gás natural, para garantir a segurança energética no país.

Uma primeira versão do certame chegou a ser lançada pelo governo em 2024, mas foi cancelada. À ocasião, como noticiado pela coluna, pelo menos seis usinas informaram que o gás natural a ser utilizado para operar, caso fossem vencedoras do leilão, seria adquirido da Shell, por meio da parceria com a OnCorp no Regás do Porto de Suape.