



ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE
TERMINAIS DE LÍQUIDOS



Clipping Diário

SEGUNDA-FEIRA 16.03.26

Panamá inicia processo de 2 terminais de transbordo e gasoduto

PLATAFORMA: PORTOS E NAVIOS | CADERNO: ONLINE | 16.03.26

O diretor de desenvolvimento de atividades correlatas da Autoridade do Canal do Panamá (ACP), Rafael Pirro, confirmou, em um fórum na Câmara Marítima panamenha, que a entidade planeja conceder, em junho de 2027 e em junho de 2028, dois novos terminais portuários de transbordo e um gasoduto interoceânico. Segundo Pirro, o cronograma prevê a concessão dos terminais portuários em 2027, com entrada em operação em 2029 e 2030, e a para a construção do gasoduto no ano seguinte, com entrada em funcionamento em 2031.

O diretor explicou que os dois processos estão atualmente na fase de pré-qualificação, que foi iniciada em 30 de janeiro e tem previsão de conclusão até maio. Após essa fase, será iniciado o período de interação e de diálogo com as empresas pré-qualificadas. O objetivo será adequar os documentos de licitação e os contratos de concessão às condições de mercado.

Pirro indicou que o desenvolvimento dessa infraestrutura responde à necessidade de expandir a capacidade logística do Panamá para evitar que a carga seja desviada para outros portos da região. “Se não fornecermos a capacidade necessária, o mercado buscará outras opções. Estamos em momento em que ainda podemos aproveitar essas oportunidades”, observou.

O plano inclui dois novos terminais portuários especializados em transbordo de contêineres: Corozal, na costa do Pacífico, e Isla Telfers, na costa do Atlântico. O investimento estimado em ambos os terminais seria de cerca de 2,6 bilhões de dólares. Cada terminal teria capacidade entre 2 e 3 milhões de TEUs por ano, o que permitiria que a capacidade total do sistema portuário panamenho aumentasse de cerca de 9 a 10 milhões para cerca de 15 milhões de TEUs anualmente.

O representante da ACP afirma que os projetos respondem a uma crescente demanda global, especialmente no comércio de gás do Golfo do México para o nordeste da Ásia. Atualmente, o Canal é responsável por cerca de 95% do transporte desses produtos pela rota panamenha, mas a concorrência de rotas mais longas, como o Cabo da Boa Esperança, pode aumentar se a capacidade logística não for ampliada.

O projeto do gasoduto prevê 76 quilômetros de extensão entre o Atlântico e o Pacífico, com capacidade nominal para transportar até 2,5 milhões de barris por dia de produtos energéticos, principalmente propano, butano e etano. A infraestrutura incluirá terminais marítimos em ambas as costas, tanques de armazenamento para quase 12 milhões de barris e três sistemas independentes para lidar com os diferentes produtos.

O objetivo é transportar parte desses combustíveis por via terrestre, liberando capacidade no Canal para outros tipos de carga marítima. O investimento estimado varia de quatro bilhões a oito bilhões de dólares, dependendo do escopo final das concessões.

Entre o cais e o microfone: o podcast que dá voz às mulheres do porto

PLATAFORMA: PORTAL BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 16.03.26

Quem passa por um trecho da orla de Santos e olha para o horizonte vê guindastes antes de ver o mar. O Porto de Santos, responsável por movimentar mais de um quarto de tudo que o Brasil exporta, define a silhueta da cidade, o cheiro do ar e o ritmo do trânsito. É também, historicamente, um espaço de homens. A pesquisa da IMO-WISTA Women in Maritime Survey 2024, conduzida com 94 países-membros da Organização Marítima Internacional e mais de 600 organizações privadas, revela que as mulheres representam 1% dos trabalhadores embarcados ativos no mundo. No setor privado marítimo como um todo (excluindo embarcados), a participação feminina chega a 16% e, ainda assim, caiu em relação aos 26% registrados em 2021.

No Brasil, o retrato não é diferente. Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) de 2024, as mulheres ocupam 17% das vagas no setor aquaviário. Quando o recorte vai para os cargos de direção, a fatia encolhe para 5,9%, de acordo com a Associação Brasileira de Entidades Portuárias (Abeph).

Mas o tema ganhou urgência institucional em março. Na primeira semana do mês, o Ministério de Portos e Aeroportos instalou o primeiro Grupo de Trabalho de Equidade de Gênero do Fórum dos Trabalhadores Portuários, com o objetivo de mapear barreiras estruturais e propor ações concretas de inclusão. Em paralelo, lançou a campanha “Assédio Não Embarca”, voltada ao combate à violência de gênero nos ambientes portuários. São iniciativas que chegam no mesmo mês em que o podcast Lendárias e Portuárias encerra sua terceira temporada.

É justamente essa contradição que alimenta o podcast santista. Criado pela empreendedora Ludmilla Rossi, CEO do Juicyhub, o projeto une um incômodo pessoal a uma lacuna real: como pode a chamada “cidade mais feminina do Brasil” ter tão poucas mulheres nos espaços de poder gerados pelo maior porto do continente?

“De um lado, o porto tem um poder econômico imenso. Do outro, apesar de Santos ser uma cidade com maioria feminina, há pouquíssimas mulheres em círculos de poder determinante para a economia da cidade”, explica Ludmilla.

A temporada estreou no dia 2 de fevereiro — aniversário do Porto de Santos — e encerrou no último domingo (8), Dia Internacional da Mulher. Ao longo dos cinco episódios semanais, a produção construiu uma metáfora que atravessou toda a narrativa: a relação entre porto e cidade como um casamento que, ao longo do tempo, foi perdendo equilíbrio.

“Por muito tempo, as cidades e seus portos eram como um casal, mantendo uma relação próxima e harmoniosa”, explica Rossi. Para ela, essa convivência foi se tornando codependente: o porto cresceu, se globalizou, se afastou espacial e mentalmente da cidade e as mulheres foram ficando ainda mais à margem desse processo. “No Brasil, há o fato de o porto não ser cidade, e sim uma entidade federal. Especificamente no Porto de Santos, ouvimos em falas das convidadas das temporadas anteriores que o porto é uma caixa fechada que hiperconcentra a economia da cidade”, afirma.

Em três temporadas, o podcast acumulou um repertório de histórias que, segundo Rossi, muitas vezes sequer existiam em formato sonoro antes. “Muitas mulheres que passaram pelo estúdio nunca tinham gravado um podcast, muitas estão realmente nos bastidores do setor e mandando muito bem”, diz.

A grande novidade desta temporada foi o deslocamento para além das fronteiras santistas. Os dois primeiros episódios foram gravados em Roterdã, na Holanda, sede do maior porto da Europa e referência mundial em revitalização portuária urbana — o projeto Kop van Zuid transformou antigos armazéns e cais abandonados em bairros vibrantes, verdes e habitáveis.

A ida à Holanda surgiu de uma conjunção de fatores. Rossi havia sido aprovada para uma bolsa de estudos da Vital Voices, organização norte-americana voltada ao empoderamento de mulheres líderes, com fase presencial em Haia. “Senti um arrepio imenso ao saber que a fase presencial seria em Haia”, lembra. Como a proximidade entre as cidades permitia uma escala, a equipe mergulhou em busca de histórias.

O timing foi providencial: em outubro de 2025, o Museu Marítimo de Roterdã estreava a exposição “Mulheres Marítimas”, em celebração aos 50 anos do Ano Internacional da Mulher da ONU. A equipe conseguiu gravar com Irene Jacobs, curadora da mostra, que trouxe para o podcast histórias enterradas por séculos, mulheres que se disfarçaram de homens para navegar, viúvas de armadores que comandaram batalhas navais, trabalhadoras portuárias que sustentaram famílias inteiras sem nenhum reconhecimento formal. O apoio logístico para as gravações veio da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra).

Concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá terá R\$ 1,2 bi

PLATAFORMA: MODAIS EM FOCO | CADERNO: ONLINE | 16.03.26

O Governo Federal anunciou o valor de R\$ 1,23 bilhão para o contrato de concessão do acesso aquaviário ao Porto de Paranaguá (PR), ao longo de 25 anos. Os investimentos são destinados à dragagem, manutenção e gestão da infraestrutura aquaviária que conecta o porto ao mar aberto.

“Esta é a primeira concessão de canal de acesso do Brasil, uma ação fundamental para o desenvolvimento do setor portuário brasileiro, que fará com que o Porto de Paranaguá tenha um planejamento estratégico, garantindo previsibilidade e segurança ao setor produtivo. Com essa concessão pelos próximos 25 anos, também teremos dragagem de manutenção sendo feita ano a ano”, disse o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Porto de Paranaguá (PR)

Inaugurando um novo modelo de gestão para canais de acesso portuários, iniciado em 2023, a assinatura do contrato de concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá (PR) marca um avanço relevante para a logística portuária brasileira.

Com a iniciativa, o canal terá o calado operacional ampliado para 15,5 metros, permitindo a operação de navios de maior porte e aumentando a capacidade operacional do complexo portuário. A medida tende a reduzir custos logísticos e fortalecer o escoamento da produção agrícola do Sul e do Centro-Oeste do país.

O Porto de Paranaguá (PR) é um dos principais corredores logísticos do país, com forte atuação no escoamento de grãos e outras commodities agrícolas, conectando a produção nacional aos mercados internacionais.

O complexo portuário também passa por outras intervenções estruturantes, como a obra do Moegão, novo sistema de descarga ferroviária do corredor de exportação, cujas obras já superaram 95% de execução, sendo o maior projeto público portuário em andamento no Brasil. Com mais de R\$ 500 milhões investidos via Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o projeto irá aumentar em 60% a capacidade ferroviária do Porto de Paranaguá, passando dos atuais 550 para 900 vagões por dia.

CODEBA sedia estudos para revisar desempenho ambiental nos portos

PLATAFORMA: BAHIA JA | CADERNO: ONLINE | 16.03.26

A Agenda Ambiental e de Segurança Aquaviária – etapa Nordeste – promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em parceria com as Universidades Federais Fluminense (UFF) e do Maranhão (UFMA), foi realizada nestas quinta e sexta-feira, dias 12 e 13 de março, na sede da Autoridade Portuária Federal – CODEBA, em Salvador. A atividade tem o objetivo coletar sugestões e subsídios para revisão do Índice de Desempenho Ambiental (IDA) e propor novos critérios para aprimorar a avaliação do desempenho ambiental dos portos brasileiros.

Na quinta-feira (12) o Grupo de Trabalho visitou o Porto de Aratu-Candeias, onde conheceram de perto a estrutura e as operações portuárias e dialogaram com equipes técnicas da CODEBA sobre práticas ambientais adotadas nos portos administrados pela autoridade portuária.

A programação teve continuidade nesta sexta-feira (13), com a realização das oficinas presenciais regionais, denominadas “Grupos Focais”, promovidas pela Antaq no âmbito da Agenda Ambiental e de Segurança Aquaviária e contou com as participações do gerente de Meio Ambiente e Segurança do Trabalho da CODEBA, Ricardo Bertelli Pereira, dos representantes da Agência Reguladora, Uirá Cavalcante e Alessandro Max, das universidades Sérgio Sampaio, Estefan Monteiro, Wilson Margno e Charles Vieira e representantes dos Portos de Salvador, Aratu-Candeias e Itajaí.

“A CODEBA vem se atualizando constantemente e cumprindo todos os requisitos quando o assunto é sustentabilidade e meio ambiente. Esse compromisso fortalece a credibilidade da autoridade portuária e atrai a atenção de investidores. Com isso, ampliamos as oportunidades de novos investimentos e de movimentação de cargas. Quanto mais aprimoramos nossas práticas e investimos em gestão ambiental, maiores são os resultados e os benefícios para o setor portuário”, destacou Bertelli.

Para o representante da Antaq, Uirá Cavalcante, gerente de Meio Ambiente e Sustentabilidade da agência, o momento é de modernização do indicador. “O IDA foi criado há 14 anos, mas, ao longo do tempo, muitos aspectos, como mudança climática, relação porto-cidade e economia circular, ganharam mais relevância. Por isso, estamos atualizando o índice para que ele reflita esses novos desafios e fortaleça ainda mais a gestão ambiental no setor portuário”, afirmou.

Porto do Açu bate recorde histórico em movimentações

PLATAFORMA: MODAIS EM FOCO | CADERNO: ONLINE | 16.03.26

O Porto do Açu, no Rio de Janeiro, encerrou 2025 com 89 milhões de toneladas movimentadas, alta de 14% em relação ao ano anterior e volume recorde do complexo porto-indústria, que apresenta crescimento médio anual de 26% na última década. O desempenho foi puxado principalmente pelos segmentos de petróleo, minério de ferro e cargas gerais, reforçando a estratégia de diversificação de portfólio. O resultado mantém o Açu, instalado no Norte do Estado do Rio de Janeiro, como o segundo maior porto do país em movimentação de cargas.

O Porto do Açu respondeu por 3% do fluxo brasileiro no comércio exterior e movimentou cerca de US\$ 16 bilhões em 2025. Petróleo (US\$ 14,5 bilhões) e minério de ferro (US\$ 2 bilhões) lideraram a pauta exportadora. O Terminal de Transbordo de Petróleo (T-Oil), operado pela Vast Infraestrutura, registrou recorde de embarques de óleo cru com destino ao exterior, com 220 milhões de barris, consolidando-se como líder de mercado nesse segmento. Já no Terminal de Minério de Ferro, da Ferroport, foram movimentadas 24 milhões de toneladas no ano.

Com a diversificação e a expansão da base de clientes, o Terminal Multicargas (T-Mult) também bateu recorde histórico, com 2,1 milhões de toneladas movimentadas e crescimento de 32% entre 2016 e 2025. O terminal encerrou o ano com 77 clientes ativos e 25 tipos diferentes de cargas operadas, entre elas tarugo, trigo, soja, locomotivas e milho.

Para Eugenio Figueiredo, CEO do Porto do Açu, os números refletem consistência operacional e ganho de relevância estratégica no cenário nacional. “Os resultados confirmam nossa solidez, eficiência operacional e integração logística. Ampliamos nossa relevância no cenário nacional como plataforma estratégica para o comércio exterior e como polo de suporte a diversas cadeias produtivas”, afirma. Perspectiva

Para 2026, o complexo inicia o ano com projetos estruturantes em fase avançada e novos investimentos já implementados. “Temos espaço para crescer de forma disciplinada e estratégica, seja em energia, mineração, agronegócio ou indústria. Nosso foco permanece na geração de valor de longo prazo para clientes, parceiros e para o país”, conclui.

Embarcação histórica tomba e fica submersa no Porto de Santos (SP)

PLATAFORMA: CNN | CADERNO: ONLINE | 16.03.26

O navio Professor W. Besnard, que acumula 60 anos de história, afundou parcialmente na noite da sexta-feira (13), no cais do Parque Valongo, no Porto de Santos, no litoral de São Paulo.

De acordo com a APS (Autoridade Portuária de Santos), a embarcação tombou após o casco sofrer avarias e possibilitar a entrada de água. Em uma publicação nas redes sociais, o presidente da APS, Anderson Pomini, declarou que uma mobilização para o resgate do navio já foi iniciada.

Os trabalhos prosseguem neste domingo (15).

Segundo Pomini, a área onde a embarcação afundou está isolada neste momento e segue sob vigilância da Guarda Portuária. Uma equipe especializada fez o reforço da amarração do navio e instalou um cerco de contenção ambiental para evitar possíveis impactos ao redor.

O navio, que pertence ao Instituto do Mar, será retirado do local e levado a um estaleiro, se permitido pelo órgão.

“Se as condições permitirem, queremos recuperar esse navio com apoio das empresas parceiras do Porto de Santos. E, se a recuperação completa não for possível, parte dele será preservada aqui no Parque Valongo”, afirmou.

Apesar da mobilização de resgate, a APS não pode bancar diretamente os custos da ação por se tratar de uma empresa pública. No entanto, Pomini afirmou que “deve mobilizar os parceiros e as empresas que compõem a comunidade portuária local” para auxiliar na operação.

Navio histórico

A embarcação Professor W. Besnard, com 60 anos de história, foi a pioneira na oceanografia civil do país e esteve à frente de centenas de expedições científicas brasileiras.

O navio foi batizado em homenagem a Wladimir Besnard, cientista russo-francês trazido ao Brasil pelos fundadores da Universidade de São Paulo (USP) para organizar e dirigir o Instituto de Oceanografia em seus primeiros 14 anos.

Foram mais de 150 viagens, ao longo de 40 anos.

Entregue ao Instituto em 1967, a embarcação navegou sem interrupções durante os primeiros 23 anos, e possibilitou a primeira expedição brasileira até a Antártida em 1982, com apoio do navio Barão de Teffé, da Marinha do Brasil.

O navio está estava inativo desde 2008 até a parcial submersão nesta sexta-feira (13).

Em nota, a Marinha do Brasil informou que equipes irão apurar as causas e possíveis responsáveis pelo ocorrido.

Movimento nos portos cresce e chega a 104 milhões de toneladas em janeiro

PLATAFORMA: CNN | CADERNO: ONLINE | 16.03.26

A movimentação portuária cresceu e chegou mais de 104 milhões de toneladas em janeiro, segundo dados divulgados pela Agência Nacional dos Transportes Aquaviários, a Antaq, nesta sexta-feira (13).

Segundo a agência, o crescimento é equivalente a 12,8% se comparado com janeiro de 2025.

Entre as mercadorias que mais se destacaram entre as 20 com maiores movimentações foram a soja (sendo 4 milhões de toneladas, um aumento de 114,3%), o óleo bruto de petróleo, com 21,4 milhões de toneladas movimentadas e crescimento de 37,6%, além do coque de petróleo, com aumento de 32,7%, movimentando 600 mil toneladas.

Entre os terminais, os portos públicos cresceram 10,3%, chegando a 35,3 milhões de toneladas, com destaque para o de Santarém (PA), com 1,6 milhão de toneladas em movimentação.

Nos privados, foram 68,7 milhões de toneladas de cargas em janeiro – representando um crescimento de 14,1% no comparativo com 2025.

Contêineres

Ao todo, foram 13,2 milhões de toneladas movimentadas por contêineres em janeiro deste ano, representando um crescimento de 1,9% em comparação com o mesmo período de 2025.

Cargas

Em relação aos graneis sólidos movimentados, como milho, soja, minério de ferro, etc, foram 54,7 milhões de toneladas (aumento de 10,4%), com os graneis líquidos chegando a 31,2 milhões de toneladas (aumento de 29,7%).

Já para as cargas gerais soltas, a movimentação foi de 4,9 milhões de toneladas, representando uma queda de 13,2% em comparação janeiro passado.

Com as cargas de longo curso, o número cresceu, chegando a 70,9 milhões de toneladas (sendo 11% a mais).

Na cabotagem, que é a movimentação entre os portos nacionais, o volume movimentado foi de 27,4 milhões de toneladas (+13,7%), enquanto a navegação interior chegou a 5,5 milhões de toneladas, crescendo 36%.