



ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE
TERMINAIS DE LÍQUIDOS



Clipping Diário

QUARTA-FEIRA 20.05.26

Empresas têm até 5 de junho para aderir ao Pacto pela Sustentabilidade

PLATAFORMA: MPOR | CADERNO: ONLINE | 20.05.26

Empresas dos setores portuário, aquaviário e aeroportuário têm até 5 de junho para formalizar a adesão ao Pacto pela Sustentabilidade, uma iniciativa do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), que integra a Política de Sustentabilidade. O objetivo é a incorporação da sustentabilidade à infraestrutura de transporte, alinhando o setor aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030, iniciativa da Organização das Nações Unidas (ONU).

Com a adesão, as organizações concorrerão ao Selo de Sustentabilidade nas categorias Bronze, Prata, Ouro e Diamante, conforme o nível de comprometimento e os resultados alcançados. Os concorrentes deverão apresentar ações contemplando os três eixos da Política: Planejamento e Governança, Meio Ambiente e Mudança do Clima e Responsabilidade Social.

Entre os incentivos previstos estão a prioridade em análises de projetos, o acompanhamento de processos de licenciamento ambiental e o reconhecimento institucional pelo ministério.

Inscrições

Os interessados em participar devem realizar a inscrição no site do MPor. A participação é voluntária e a empresa deve ter mais de 100 funcionários. Além disso, é necessário estar em dia com as obrigações trabalhistas e não possuir histórico de denúncias comprovadas de trabalho forçado, infantil, assédio ou discriminação, sem a devida apuração, entre outros critérios.

As organizações também deverão apresentar um Plano de Ação com metas e iniciativas voltadas às boas práticas ambientais, sociais e de governança corporativa.

Sobre a Política

A Política de Sustentabilidade do MPor foi instituída pela Portaria 58, de janeiro de 2025, e estabelece diretrizes para fortalecer a governança ambiental, climática e social nos setores portuário, aquaviário e aeroportuário.

A iniciativa busca garantir que a infraestrutura logística brasileira opere de forma alinhada à preservação ambiental, à responsabilidade social, à transparência e ao interesse público, além de incentivar a adoção de práticas sustentáveis pelo setor privado, por meio do Pacto pela Sustentabilidade.

Serviço

O quê: adesão ao Pacto pela Sustentabilidade

Prazo: até 5 de junho de 2026

Quem pode participar: empresas dos setores portuário, aquaviário e aeroportuário com mais de 100 funcionários

Transporte de cargas no Brasil vive dilema com falta de caminhoneiros

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 20.05.26

“Eu tenho uns 20 caminhões parados no pátio porque não tenho motorista”. A declaração de Gislaine Zorzin, diretora administrativa da Zorzin Logística e diretora institucional da Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos (ABTLP), resume uma crise que já afeta diretamente o transporte rodoviário de cargas no Brasil.

Pesquisa da NTC&Logística mostra que 88% das transportadoras têm dificuldades para contratar caminhoneiros e motoristas. Já dados da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) divulgados pela Associação Nacional das Empresas de Transportes de Cargas (Anatc) indicam que o número de motoristas habilitados para veículos pesados caiu de cerca de 3,5 milhões em 2014 para 1,3 milhão em 2024 — redução de 62%.

A idade média dos profissionais ativos chega a 46 anos e o interesse dos jovens pela profissão diminui ano após ano. Gislaine afirma que a situação é ainda mais delicada no transporte de cargas químicas, que exige mão de obra especializada e treinamento específico.

“A gente tem um perfil de motorista mais especializado, mas que muitas vezes se sente até invadido porque tudo o que ele faz precisa comunicar para a empresa por questões de segurança”, afirma. TECNOLOGIA

Segundo ela, o avanço da tecnologia embarcada nos caminhões trouxe ganhos operacionais e de segurança, mas também aumentou a resistência de parte dos profissionais. Empresas utilizam câmeras, rastreamento e sistemas internos de controle para reduzir riscos de acidentes e roubos de carga. “Não é todo mundo que aceita dirigir com uma câmera filmando o tempo inteiro”.

Além do monitoramento, a rotina pesada e as longas jornadas também afastam novos profissionais. Para as transportadoras, os carros de aplicativo se tornaram concorrentes diretos na disputa por mão de obra.

A possibilidade de trabalhar em horários flexíveis sem o mesmo nível de controle atrai profissionais que antes poderiam migrar para o transporte de cargas.

PRÓS E CONTRAS

A executiva afirma que a exigência de habilitação profissional também pesa contra o transporte rodoviário. Enquanto motoristas de carros por aplicativo podem trabalhar com CNH categoria B, caminhoneiros precisam obter habilitação específica e cumprir exigências adicionais, como exames toxicológicos e cursos especializados.

Apesar dos desafios, Gislaine avalia que parte das exigências trouxe ganhos para a segurança viária. “Depois que o (exame) toxicológico começou a ser exigido, você vê a diminuição no número de acidentes”.

O exame toxicológico passou a ser obrigatório para motoristas profissionais em 2016. Dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF) reforçam o impacto da medida. Segundo levantamento do órgão, entre 2015 — antes da obrigatoriedade — e 2017, após a implementação da política, os acidentes com caminhões nas rodovias federais caíram 34%, enquanto as ocorrências envolvendo ônibus recuaram 45%.

Ainda de acordo com a PRF, desde a entrada em vigor da exigência do exame toxicológico, a lei seca identificou 29.605 motoristas profissionais dirigindo sob efeito de álcool.

Já o toxicológico apontou 188.873 resultados positivos para substâncias psicoativas, principalmente cocaína.

A crise de mão de obra ocorre em um momento de pressão crescente sobre os custos do transporte rodoviário. Segundo a NTC&Logística, os motoristas representam 19,5% da estrutura de custos do setor, atrás apenas do combustível e dos veículos. Nos últimos 24 meses, o custo com mão de obra subiu 13,42%. (Estadão Conteúdo)

Avanço de veículos autônomos é visto como saída

Diante da dificuldade crescente para repor mão de obra, Gislaine avalia que parte da solução pode vir do avanço dos veículos autônomos no transporte de cargas. Segundo ela, a tendência é que, no futuro, a função tradicional do caminhoneiro passe por uma transformação profunda.

“Talvez a gente não tenha mais motorista, e sim operador”, afirma. Para a executiva, esses profissionais poderão controlar caminhões remotamente, sem necessariamente estarem dentro do veículo.

Tecnologias desse tipo já são realidade em operações de mineração no Brasil. A Vale, por exemplo, opera caminhões autônomos em minas em Brucutu, em Minas Gerais, desde 2018, além de expandir a tecnologia em Carajás e Serra Sul, no Pará.

Os veículos utilizam sistemas guiados por GPS, radares e algoritmos para circulação sem motorista.

Segundo a mineradora, a tecnologia ajuda a reduzir riscos de acidentes, melhorar o consumo de combustível e aumentar a produtividade.

A comparação com a mineração, porém, exige cautela. Os caminhões autônomos da Vale operam em ambientes fechados, com rotas predefinidas e infraestrutura dedicada, condições radicalmente diferentes das rodovias brasileiras. (EC)

Estivadores entram em greve no Porto de Santos e no resto do Brasil

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 20.05.26

Uma greve nacional dos estivadores com duração de 12 horas está marcada para ocorrer nesta quarta-feira (20). A deliberação pelo movimento aconteceu em reunião do Conselho da Federação Nacional dos Estivadores. Outra está prevista para 3 de junho, porém com 24 horas. A preocupação é quanto à possibilidade de perda de exclusividade no trabalho nos portos brasileiros.

Dentre as entidades que aderiram, está o Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão (Sindestiva). O movimento, no entanto, está dividido por causa de reunião convocada para nesta quinta-feira (21), em Brasília, pelo deputado federal Arthur Maia (União-BA), com as federações do setor.

O parlamentar é responsável pelo relatório final do Projeto de Lei (PL) 733/2025, que tramita na Câmara e vai atualizar o marco legal do setor portuário. A entrega aconteceria em 10 de abril, mas ainda não foi feita.

“Não aceitamos a desmobilização da greve. Todas as estivas do Brasil tinham aderido, mas a reunião convocada pelo relator fez com que algumas parassem com o movimento”, afirma o presidente do Sindiestiva, Bruno José dos Santos.

O encontro do parlamentar será com as três federações que representam trabalhadores avulsos do setor no Brasil.

“Se é feita uma greve e a pessoa chama para negociar e conversar, temos que prestigiar o processo de negociação. Na sexta-feira, teremos uma outra com os presidentes da estiva do Brasil para avaliar o resultado e deliberar os próximos passos”, diz o presidente da Federação Nacional dos Estivadores (FNE), José Adilson Pereira.

Damareş aciona TCU por suspeita de sobrepreço em aluguéis do Cade e da Antaq

[PLATAFORMA: PORTAL VEJA | CADERNO: ONLINE | 20.05.26](#)

A senadora Damareş Alves (Republicanos-DF) enviou um ofício ao presidente do TCU, Vital do Rêgo Filho, pedindo informações sobre indícios de irregularidades e sobrepreço em contratos de locação imobiliária firmados pelo Cade e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O envio ocorre após a área técnica da corte de contas apontar possíveis irregularidades nos contratos.

Damareş solicitou acesso ao estágio atual de tramitação dos processos, à estimativa de dano ao erário e a informações sobre a apuração de responsabilidades individuais de servidores envolvidos nas assinaturas das locações.

Rodovia Anchieta terá obras de R\$ 58 milhões para caminhões maiores

PLATAFORMA: FOLHA | CADERNO: ONLINE | 20.05.26

O governo de São Paulo anuncia nesta semana um pacote de melhorias no trecho de serra da rodovia Anchieta (SP-150), um dos principais corredores logísticos do país e dá acesso ao porto de Santos. Ao todo, serão investidos R\$ 58 milhões em obras de segurança para adaptar a passagem de caminhões com mais capacidade de carga.

As intervenções na rodovia incluem o alargamento de curvas, a construção de uma nova área de escape na pista norte e instalação de câmeras, radares e painéis eletrônicos ao longo do sistema Anchieta-Imigrantes.

As obras de infraestrutura, que devem ser concluídas no primeiro semestre de 2027, incluem uma nova base de serviço de atendimento ao usuário.

Segundo a SPI (Secretaria de Parcerias em Investimentos), o pacote contempla veículos de até 30 metros de comprimento e 74 toneladas, os chamados CVCs (Combinações de Veículos de Carga), muito utilizados no transporte de cargas para exportação.

Esses tipos de caminhões têm autorização para descer a serra da Anchieta durante a madrugada desde 2023, porém o trecho ainda não havia sido adaptado para eles para eles.

Antes da mudança, o limite para a circulação de caminhões no trecho era de 26 metros. Até o momento, carretas maiores precisam ser parcialmente desengatadas antes da descida, ampliando o número de viagens, o fluxo na rodovia e os riscos operacionais no trajeto até a Baixada Santista.

“Estamos fortalecendo um dos corredores logísticos mais importantes do Brasil, responsável pela ligação entre o maior parque industrial do país e o porto de Santos. São investimentos voltados principalmente à segurança viária, à operação da serra e à proteção dos caminhoneiros que utilizam diariamente esse trecho estratégico para a economia paulista e nacional”, afirma em nota o secretário de Parcerias em Investimentos, Rafael Benini.

Atualmente, cerca de 30% da corrente comercial brasileira passa pelo sistema Anchieta-Imigrantes com direção ao porto de Santos. No ano passado, o porto registrou 186,4 milhões de toneladas movimentadas.

APS publica norma para manifesto de carga e boletim de descarga e embarque

PLATAFORMA: FOLHA | CADERNO: ONLINE | 20.05.26

A Autoridade Portuária de Santos (APS) editou, na última sexta-feira (15), uma norma que visa disciplinar o recebimento das informações relativas ao Boletim de Descarga e Embarque e ao Manifesto de Carga. Pela nova norma, as informações do Boletim de Descarga e Desembarque somente serão aceitas na forma eletrônica, por meio da Supervia Eletrônica de Dados (SED) ou de troca eletrônica de arquivo, o que deverá ser feito via integradores validados junto à APS.

A Norma da Autoridade Portuária (NAP) 018 está disponível para consulta do site da APS. De acordo com a autoridade portuária, as informações do Manifesto de Carga passam a ser aceitas somente na forma eletrônica, registradas no sistema Porto Sem Papel, associando o número de escala do Sistema Mercante, da Receita Federal, ao Documento Único Virtual (DUV).

O descumprimento das obrigações previstas na norma será analisado pela autoridade portuária, que adotará as providências cabíveis conforme seus procedimentos internos, incluindo comunicação ao operador, prazos de correção e eventual representação à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), nos termos da legislação aplicável. A APS ressaltou que os operadores portuários e autorizatários devem consultar a NAP 018, disponível neste link, para tomar conhecimento dos detalhes sobre os novos procedimentos.