

ACONTECE

ANO 41 - ED.350 - FEV / 2026

Fim da escala 6x1 pode elevar custo do trabalho em 22%



Editorial

Jornada de Trabalho, Escala 6x1 e o Futuro das Relações Produtivas no Brasil

Nova Regulamentação

Reforma tributária pode travar exportação indireta e modelo atual deve perder força

Agenda Portuária

Governo projeta quatro leilões de terminais de contêineres em 2026

EDITORIAL

Jornada de Trabalho, Escala 6x1 e o Futuro das Relações Produtivas no Brasil

O debate sobre a redução da jornada de trabalho e o possível fim da escala 6x1 voltou ao centro da agenda nacional, trazendo consigo uma combinação de expectativas legítimas, pressões sociais e projeções econômicas ainda marcadas por elevado grau de incerteza.

Para o setor de logística e comércio exterior — cuja operação é, por natureza, contínua, sensível a prazos e integrada a cadeias globais — o tema exige uma análise que vá além de abordagens simplistas ou soluções uniformes.

Um debate legítimo, mas que exige responsabilidade técnica. É inegável que a busca por melhor qualidade de vida, equilíbrio entre trabalho e vida pessoal e condições mais humanas de jornada é uma pauta relevante e atual.

No entanto, qualquer alteração estrutural na jornada de trabalho deve considerar, com igual rigor, seus impactos econômicos, operacionais e sociais.

Estudos recentes apresentam cenários divergentes:

- De um lado, projeções indicam aumento relevante do custo da hora trabalhada (na ordem de até 22%), com potenciais reflexos sobre emprego, preços e competitividade;
- De outro, há análises que sugerem efeitos positivos no médio prazo, com ganhos de produtividade e estímulo ao consumo.

Esse contraste reforça um ponto essencial: não há consenso técnico consolidado, e decisões dessa magnitude não podem ser tomadas sob pressão conjuntural ou simplificação do debate.



"Não há consenso técnico consolidado, e decisões dessa magnitude não podem ser tomadas sob pressão conjuntural ou simplificação do debate."

EDITORIAL

O risco de soluções impositivas

A experiência internacional demonstra que reduções de jornada bem-sucedidas ocorreram, em sua maioria, de forma gradual, negociada e adaptada às realidades setoriais.

A imposição constitucional de um novo modelo, sem mecanismos de transição ou compensação, pode gerar efeitos indesejados, tais como:

- Aumento abrupto de custos operacionais;
- Retração de contratações formais;
- Aceleração da automação em substituição à mão de obra;
- Maior insegurança jurídica nas relações trabalhistas.

Para setores intensivos em operação contínua — como transporte, logística e comércio exterior — esses efeitos tendem a ser ainda mais sensíveis.

A centralidade da negociação coletiva

O ordenamento jurídico brasileiro já dispõe de instrumentos eficazes para tratar da jornada de trabalho de forma equilibrada: as negociações coletivas.

É nesse ambiente que se tornam possíveis:

- Ajustes por setor e por atividade;
- Compensações compatíveis com produtividade;
- Soluções flexíveis que preservem tanto a sustentabilidade das empresas quanto a proteção dos trabalhadores.

A substituição desse modelo por uma regra rígida e uniforme representa não apenas um retrocesso institucional, mas também a perda de um mecanismo historicamente funcional.

O papel das entidades: equilíbrio, técnica e representação

O SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC têm atuado de forma propositiva nesse debate, com base em três pilares:

- Defesa da sustentabilidade econômica das empresas, especialmente micro, pequenas e médias;

"A substituição desse modelo por uma regra rígida e uniforme representa não apenas um retrocesso institucional, mas também a perda de um mecanismo historicamente funcional."

- Valorização do diálogo institucional junto aos Poderes;
- Aporte técnico qualificado.

Estão em curso articulações institucionais relevantes com autoridades do Executivo e Legislativo, visando contribuir para soluções viáveis.

Direcionamento às empresas: cautela estratégica
Diante do cenário atual, a orientação às empresas é clara:

- evitar decisões precipitadas;
- acompanhar a evolução legislativa;
- fortalecer a participação nas entidades;
- investir em eficiência e produtividade.

Mais do que reagir, este é o momento de se preparar estrategicamente.

Raciocínio: evolução sim, ruptura desorganizada não

O Brasil precisa avançar na modernização das relações de trabalho. Mas esse avanço deve ocorrer com responsabilidade, previsibilidade e respeito às complexidades econômicas e setoriais.

Reformas estruturais não podem ser conduzidas como respostas imediatas a pressões conjunturais.

O caminho mais seguro continua sendo: diálogo, negociação e construção gradual.

Luiz Ramos
Presidente
SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC

Fim da escala 6x1 pode elevar custo do trabalho em 22%

Discussão trabalhista preocupa empresas intensivas em mão de obra.



Fonte: Fecomercio SP

Foto: Criado por IA

Desemprego, inflação, queda de produtividade e aumento dos riscos trabalhistas e sociais, além de engessar — décadas após a Constituição de 1988 — as relações entre trabalhadores e empresariado.

Esses são alguns dos efeitos negativos que o País terá caso a Proposta de Emenda à Constituição (PEC), que pretende alterar o artigo 7º da Constituição Federal acerca da jornada formal de trabalho, seja aprovada e se torne lei.

A redução de jornada sem a devida compensação salarial elevaria o custo da hora trabalhada em 22%, segundo cálculos da Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo (FecomercioSP). Para se ter uma ideia desse impacto e da inviabilidade de absorção desses custos pelas empresas, os reajustes reais firmados em convenção coletiva, quando concedidos, são de aproximadamente 1% e consideram fatores como ganhos de produtividade.

Nesse contexto, a elevação abrupta e imposta via Constituição sem nenhuma contrapartida teria um efeito devastador para as empresas — principalmente as Micro, Pequenas e Médias (MPMEs), que dinamizam a força produtiva da economia brasileira.

O impacto para esses negócios seria decisivo, considerando que são estes que mais pagam tributos, têm menos recursos para se manterem e, ainda assim, geram pelo menos 1 milhão de empregos por ano, segundo o Sebrae.

"Na prática, isso se traduz em melhor utilização da capacidade das embarcações e ganhos reais de eficiência."

O levantamento leva em consideração a queda de cerca de 18% na carga horária semanal. A lei atingiria dois terços dos trabalhadores formais brasileiros (63% dos vínculos trabalhistas tinham contratos entre 41 e 44 horas semanais no ano de 2023, de acordo com a Relação Anual de Informações Sociais, a RAIS) e no caso do comércio varejista e de serviços intensivos em mão-de-obra, esse percentual gira em torno de 90%. Na agricultura e na construção civil, a proporção é semelhante. São atividades que têm sustentado o crescimento da economia brasileira nos últimos anos.

Funcionário no modelo atual (44 horas semanais)

Salário hipotético: R\$ 2,2 mil
Custo da hora trabalhada: R\$ 10
Funcionário no modelo proposto (36 horas semanais)

Salário hipotético: R\$ 2,2 mil
Custo da hora trabalhada: R\$ 12,22
Variação do volume da carga horária: -18,2%
Variação do custo da hora trabalhada: 22,2%

Na avaliação da FecomercioSP, representante de 1,8 milhão de empresas no Brasil — responsáveis por aproximadamente 10% do PIB nacional —, a discussão sobre o fim da escala 6x1, ainda sob a justificativa de melhorar a qualidade de vida de trabalhadores e trabalhadoras, deve se dar levando em conta os reflexos econômicos mais amplos que tende a causar.

Reduções ou fixações da jornada laboral — considerando ajustes ou não dos salários — devem continuar, na visão da Entidade, sendo elaboradas no âmbito das negociações coletivas, conjunto de mecanismos (como as convenções coletivas e os acordos coletivos de trabalho) em funcionamento há muito tempo que geram bons resultados para empresas e colaboradores.

“Os esforços empregados, especialmente pela Autoridade Portuária, para a melhoria de condição de acesso ao Porto são fundamentais para que a TCP se mantenha na vanguarda das operações portuárias no Brasil”.

Vale ressaltar que, embora a jornada legal no Brasil seja de 44 horas, a média da jornada negociada é menor: 39 horas. E alguns setores produtivos têm lançado mão dessas convenções para reduzir a jornada dos funcionários, como parte de estratégias próprias de melhoria da produtividade.

Há ainda aqueles que ajustam o volume de horas semanais para compensar períodos de jornada menor com outros em que, ao contrário, a demanda é mais abundante.

Cada setor e cada ramo de atuação têm as próprias particularidades nessa relação. Ademais, imposições atrapalham os possíveis ajustes que podem ser realizados via acordos e convenções.



Foto: Divulgação/TCP

Reforma tributária pode travar exportação indireta

Modelo usado por pequenas empresas pode perder competitividade com nova regulamentação.



Foto: Contábeis

Fonte: Contábeis.com.br

A regulamentação da reforma tributária reacendeu a preocupação de empresas que operam com exportação indireta, modelo usado principalmente por pequenos produtores e indústrias de menor porte para vender ao exterior por meio de tradings e comerciais exportadoras.

Segundo o Conselho Brasileiro das Empresas Comerciais Importadoras e Exportadoras (CECIEx), as novas regras podem restringir o funcionamento dessas operações, elevar custos e reduzir o volume exportado pelo país.

Em entrevista ao Times Brasil — Licenciado Exclusivo CNBC, o presidente da entidade, Luiz Roberto Gonçalves, explicou que a exportação indireta é uma alternativa para empresas que não têm estrutura própria de comércio exterior.

“As pequenas empresas que precisam atingir o mercado internacional não têm estrutura para fazer todo o processo, que é muito complicado, principalmente no Brasil. Então elas precisam se associar a empresas que são praticamente o departamento de comércio exterior daquela pequena empresa”, afirmou.

“As pequenas empresas que precisam atingir o mercado internacional não têm estrutura para fazer todo o processo, que é muito complicado, principalmente no Brasil”

Nesse modelo, a comercial exportadora compra o produto do pequeno fabricante e realiza a venda externa. A operação recebe tratamento tributário equivalente ao de exportação direta, com isenção de impostos.

Com a nova regulamentação, porém, esse benefício pode deixar de existir automaticamente. De acordo com Gonçalves, as empresas passarão a ser tributadas, a menos que cumpram exigências consideradas difíceis para o porte do setor.

“É uma certificação complicada e cara. E essas empresas importadoras e exportadoras terão que ter um patrimônio líquido de um milhão de reais. A grande maioria delas não tem”, afirmou.

Segundo ele, muitas dessas companhias são formadas por profissionais especializados, cujo principal ativo é o conhecimento técnico, e não o capital financeiro.

A CECIEx elaborou um estudo técnico e encaminhou propostas ao governo, à Receita Federal e a outros órgãos envolvidos na regulamentação. A entidade pede regras de transição mais leves, prazos maiores de adaptação e flexibilização das exigências de capital.

Caso as mudanças sejam mantidas, o impacto pode ser relevante para o comércio exterior. A estimativa do conselho é que boa parte das empresas deixe de operar.

“Se isso não for feito, 65% das empresas comerciais importadoras não se adequarão a esse processo e 75% não terão o capital mínimo”, afirmou.

Ele acrescentou que o efeito não se limita às companhias, mas atinge diretamente as vendas externas.

“A gente vai perder mais ou menos 20 e poucos por cento de exportação nesse segmento e pode representar até 10% do volume de exportação”

Ele acrescentou que o efeito não se limita às companhias, mas atinge diretamente as vendas externas.

“A gente vai perder mais ou menos 20 e poucos por cento de exportação nesse segmento e pode representar até 10% do volume de exportação”, disse.

Os mais afetados, segundo Gonçalves, são pequenos produtores e indústrias de nicho, como fabricantes artesanais e agroindústrias de menor escala. Grandes exportadores de commodities, como soja e carne, já possuem estrutura própria e tendem a sofrer menos impacto.

Para o presidente da CECIEx, restringir o modelo pode reduzir a participação de pequenos negócios no comércio internacional e prejudicar a competitividade do país. “O Brasil, no final da linha, é o mais prejudicado”, concluiu.



Foto: Freepik

Governo projeta quatro leilões de terminais de contêineres em 2026

Agenda portuária volta a ganhar tração após uma década sem novas áreas.



Foto: Rodrigo Felix Leal/SEIL

Fonte: Site Oficial do Governo

A Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) anunciou que pretende realizar quatro leilões de terminais de contêineres em 2026. Essas serão as primeiras áreas a serem oferecidas para o setor privado em dez anos.

A expectativa é avançar com o STS 10, no Porto de Santos (SP). previsão é que esse seja o maior terminal de contêineres do país com investimento de R\$ 6,4 bilhões e aumento de capacidade de 50% na movimentação desse tipo de carga no porto.

Apesar da expectativa, o cronograma do leilão do terminal, prometido para o final de janeiro de 2026 ainda não foi publicado. Nos bastidores, se fala em divergências entre o Ministério de Portos e Aeroportos e a Casa Civil quanto ao desenho do edital do projeto.

Após o TCU (Tribunal de Contas da União) analisar o empreendimento, ficou acordado que o leilão iria acontecer em duas etapas com restrições, como decidido pela Antaq. Porém, Bruno Dantas, na condição de revisor do processo, votou para que os armadores – donos dos navios – ficassem impedidos de participar da primeira etapa, mas os operadores de contêineres do porto não. Essa foi a tese vencedora.

"O debate no governo é de política pública. Tem a decisão técnica da Agência, tem a decisão de política pública e a do TCU."

Na reunião, que aconteceu na semana passada, entre a Casa Civil e o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, esse desenho foi criticado e existe a possibilidade do modelo construído pela Antaq, de leilão em duas etapas em que somente os operadores que já atuam no Porto de Santos não podem participar da primeira fase do leilão, seja retomado.

Para a CNN Brasil, o ministro Bruno Dantas explicou que o TCU não vai mais decidir sobre esse assunto. "O que o TCU fez foi reforçar a autonomia da Antaq. Se ela quer fazer uma limitação mais ou menos ampla, isso é da competência da própria Agência.

O debate no governo é de política pública. Tem a decisão técnica da Agência, tem a decisão de política pública e a do TCU, que já cumpriu seu papel.", disse.

TCP recebe primeiro navio com novo calado em Paranaguá

Operação inaugura fase de maior capacidade e previsibilidade no terminal de contêineres.

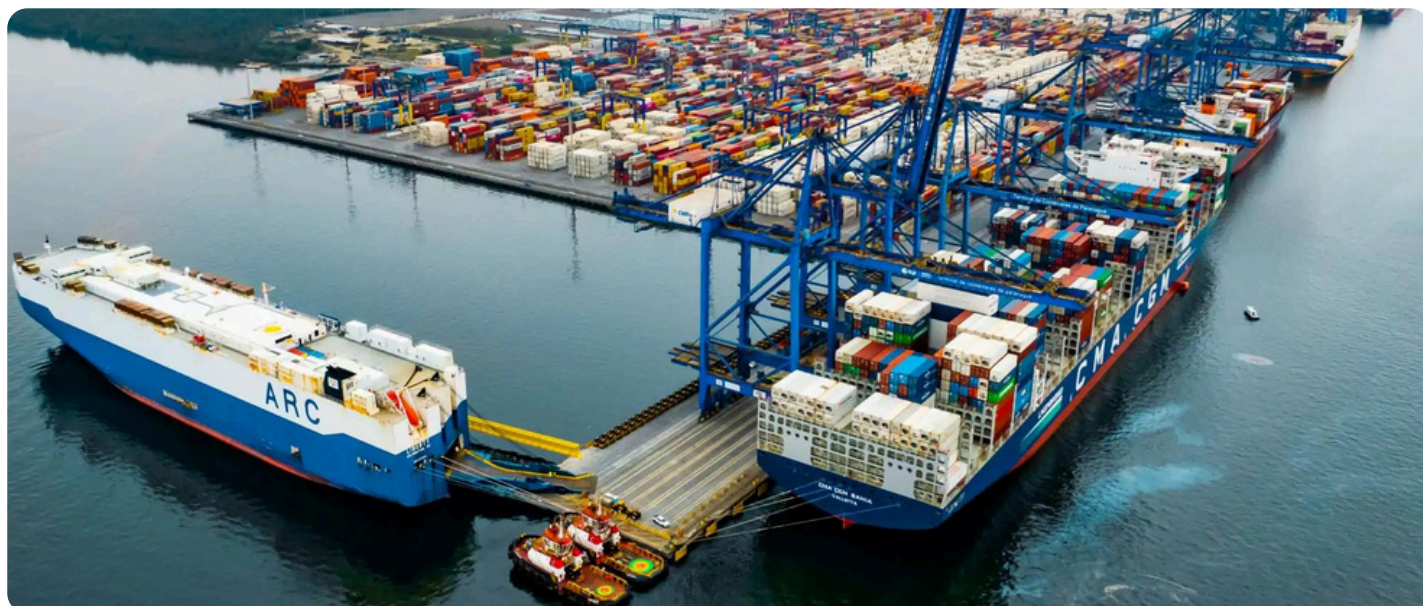


Foto: Portos e Navios
Fonte: TCP.com.br

A TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, recebeu, na última semana de janeiro, o navio MSC Bianca, primeiro porta-contêineres a operar com o novo calado operacional (profundidade entre a parte mais baixa do navio e a linha d'água) do canal de acesso ao Porto de Paranaguá, de 13,30 metros.

Com 328 metros de comprimento (LOA), 48 metros de largura (boca) e capacidade para transportar mais de 11 mil TEUs, a atracação do navio marca o início de uma nova etapa para o Terminal após a atualização dos parâmetros de profundidade.

Segundo Carolina Merkle Brown, gerente comercial de armadores da TCP, a operação do primeiro navio sob as novas dimensões traduz, na prática, os benefícios do avanço para clientes e armadores.

"Na prática, isso se traduz em melhor utilização da capacidade das embarcações e ganhos reais de eficiência."

Com o novo calado, os navios podem otimizar e aumentar o volume de embarque e desembarque em nosso porto, reduzindo limitações operacionais e aumentando a previsibilidade das operações. Na prática, isso se traduz em melhor utilização da capacidade das embarcações e ganhos reais de eficiência.

O resultado é mais competitividade para os armadores, exportadores e importadores que utilizam o Terminal, com potencial para redução de custos logísticos e maior segurança no planejamento das cadeias de suprimento", explica.

Desde 2024, o calado operacional do canal de acesso ao porto vem sendo ampliado de forma gradativa, e a revisão mais recente, homologada pela Portos do Paraná e aprovada pela Marinha do Brasil e pela Praticagem, permite ganhos de capacidade conforme a janela de maré e o porte das embarcações: para navios de até 300 metros de comprimento, o calado a maré zero passa de 12,80 para 13,00 metros, podendo chegar a 13,30 metros com 30 centímetros de maré positiva.

Já os navios de 336 a 366 metros mantêm o limite de 12,80 metros em maré zero, mas passam a operar com 13,10 metros com 30 centímetros de maré positiva e com o calado máximo de 13,30 metros quando a maré alcançar 50 centímetros.

Considerando esse acréscimo nas condições em que o calado máximo é aplicado, estima-se que os navios porta-contêineres possam transportar aproximadamente 400 TEUs cheios adicionais por viagem, com impacto direto na eficiência logística e no volume movimentado pelo Terminal.

De acordo com Rafael Stein Santos, superintendente institucional e jurídico da TCP, “o aprofundamento do canal de acesso é um catalisador para a economia da região e do país, porque com o ganho de capacidade.

operacional todas as atividades econômicas que estão ligadas ao porto, de forma direta ou indireta, também crescem no mesmo ritmo.

“Os esforços empregados, especialmente pela Autoridade Portuária, para a melhoria de condição de acesso ao Porto são fundamentais para que a TCP se mantenha na vanguarda das operações portuárias no Brasil.”

Pioneira na operação de embarcações de grande porte, a TCP foi o primeiro terminal portuário do Brasil a receber navios de 366 metros de comprimento. Com os novos parâmetros de calado, essas embarcações passam a utilizar o Terminal com ainda mais eficiência e capacidade, reforçando a posição de Paranaguá como um hub estratégico para rotas de longo curso.

O Terminal de Contêineres de Paranaguá conta com 23 escalas fixas semanais entre operações de longo curso e cabotagem.

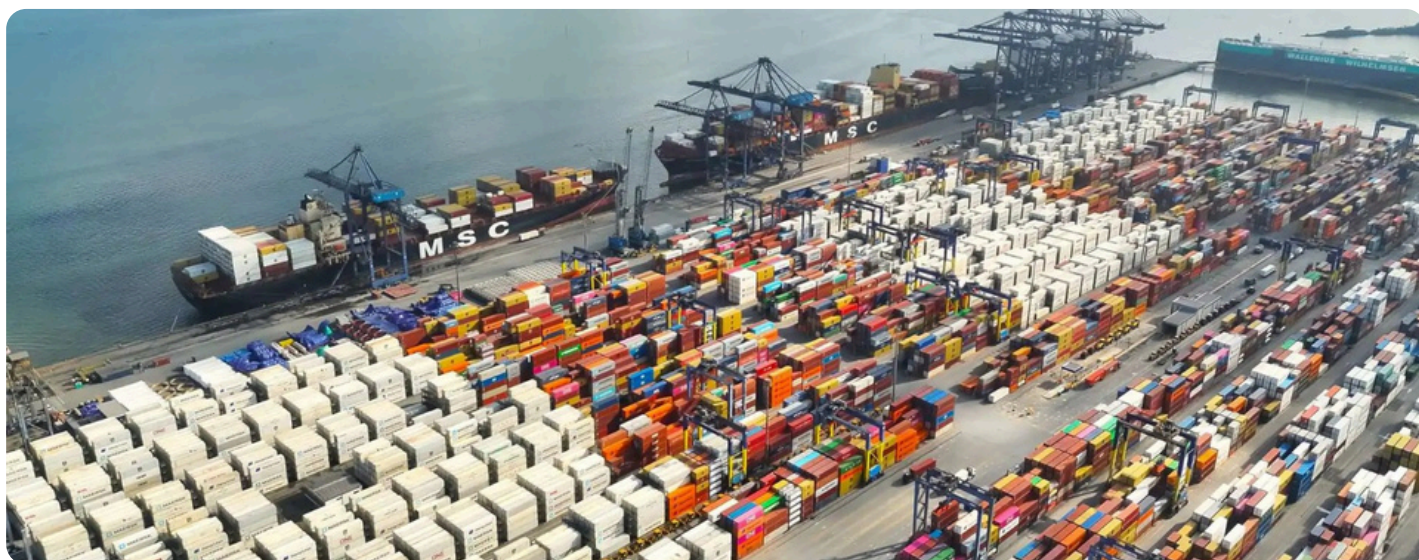


Foto: Divulgação/TCP

ANTT acompanha corredor estratégico de exportação no Maranhão

Agenda técnica reforça integração entre ferrovia, porto e escoamento de cargas.



Foto: Divulgação/ANTT

Fonte: Site Oficial do Governo Brasileiro

A integração entre ferrovia e porto, considerada um dos pilares da competitividade brasileira no comércio exterior, esteve no centro da agenda cumprida pelo diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Alex Azevedo, no Maranhão, entre os dias 24 e 25 de fevereiro.

Em dois dias de visitas técnicas, ele acompanhou de perto a operação ferroviária da Vale S.A. e da VLI Logística, além da infraestrutura portuária do Porto do Itaqui, administrado pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP).

Na terça-feira (24), a agenda foi dedicada à operação ferroviária responsável pelo escoamento de grandes volumes de carga mineral. A programação incluiu compromissos institucionais na Vale, visita ao Centro de Operações Integradas (COI), onde é feito o monitoramento em tempo real da circulação dos trens, acompanhamento do funcionamento do sistema de virador de vagões e passagem pela oficina de locomotivas.

A comitiva também esteve na VLI Logística para conhecer aspectos operacionais da integração ferroviária. Durante as visitas, os diretores percorreram pátios de trilhos, acompanharam a movimentação de vagões e observaram de perto a dinâmica do controle operacional.

“A integração com o porto permite que a carga saia da ferrovia diretamente para embarque, reduzindo tempo e custo logístico.”

O diretor destacou ainda que o acompanhamento técnico das operações permite fortalecer a atuação da Agência em corredores estratégicos de exportação. “Quando acompanhamos de perto a operação, conseguimos ter uma visão mais precisa dos desafios e das oportunidades de melhoria, o que qualifica a tomada de decisão regulatória”, ressaltou.

Infraestrutura portuária

Já na quarta-feira (25), na sede administrativa da EMAP, o diretor participou de apresentação institucional e, em seguida, realizou visita técnica às instalações do Porto do Itaqui. A programação incluiu visão panorâmica do complexo portuário e acompanhamento das áreas de cais, berços de atracação e equipamentos de movimentação de cargas, permitindo observar o fluxo de embarque proveniente da ferrovia.

Para o diretor Alex Azevedo, a integração entre os modais é determinante para a eficiência do sistema logístico nacional. “A integração entre ferrovia e porto é um ponto central para o desenvolvimento do país. Quando esses modais funcionam de forma coordenada, ganhamos eficiência e competitividade”, disse. Ele ressaltou ainda que a conexão direta entre ferrovia e porto reduz custos e tempo de transporte. “A integração com o porto permite que a carga saia da ferrovia diretamente para embarque, reduzindo tempo e custo logístico”, completou.

Antaq muda regras da cabotagem

Nova resolução consolida normas e amplia a previsibilidade para a navegação.

A publicação da Resolução Normativa nº 133/2025 pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) marca uma nova etapa no processo de reorganização regulatória da navegação no país. A norma revoga a Resolução nº 5/2016 e consolida regras antes dispersas, estabelecendo critérios mais uniformes para outorga, operação e fiscalização das Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs).

A medida também regulamenta de forma mais clara a atuação da Empresa Brasileira de Investimento na Navegação (EBIN), instrumento previsto na Lei nº 14.301/2022, conhecida como BR do Mar, voltado à ampliação do financiamento da frota nacional.

Segundo Pedro Calmon Neto, sócio do escritório Pedro Calmon Filho & Associados (PCFA) e especialista em Direito Marítimo e Direito do Trabalho Marítimo, Portuário e Offshore, a resolução representa um avanço institucional relevante para o setor.

“Não se trata apenas de uma atualização normativa. A Resolução sinaliza um amadurecimento regulatório. O setor passa a contar com maior previsibilidade jurídica, algo essencial em um mercado altamente intensivo em capital como o marítimo”, afirma.

Regras para afretamento e uso do REB

Entre os pontos considerados estratégicos está a regulamentação da autorização de cabotagem com embarcações estrangeiras afretadas a casco nu, com suspensão de bandeira e registro no Registro Especial Brasileiro (REB). O tema vinha sendo demandado por operadores desde a aprovação do BR do Mar.

“Esse era um avanço esperado. A norma traz maior clareza sobre os critérios e limites do uso do REB, o que reduz insegurança e evita distorções concorrenciais”, destaca Pedro Calmon Neto

A resolução também atualiza os critérios de comprovação de operação comercial e de gestão.



Foto: Divulgação

Fonte: Transporte Moderno

náutica das embarcações, com o objetivo de coibir estruturas artificiais e o uso indevido de contratos de afretamento para obtenção de tonelagem regulatória.

Impacto nas empresas

Outro eixo central da nova regulamentação é o reforço da fiscalização contínua das condições técnicas, jurídicas e econômico-financeiras que fundamentaram a autorização das empresas. A paralisação injustificada de embarcações ou a perda dessas condições poderá resultar na cassação da outorga.

“O recado da Antaq é claro: não basta obter a autorização, é preciso manter as condições que a justificaram. A tendência é de maior profissionalização e rigor de compliance no setor”, afirma o advogado.

Na avaliação de especialistas, empresas que operavam sob interpretações regulatórias mais flexíveis deverão revisar contratos, estruturas societárias e processos internos. A agência também sinaliza maior controle sobre o uso da tonelagem da frota nacional como lastro para o afretamento de navios estrangeiros.

Segurança jurídica

Para investidores, a consolidação normativa tende a reduzir incertezas regulatórias e favorecer o planejamento de longo prazo, especialmente em um segmento caracterizado por elevados custos de capital.

“O desafio é equilibrar a atração de capital estrangeiro com a proteção estratégica da



Foto: Divulgação/ Portos & Navios

navegação nacional. A experiência internacional mostra que mesmo economias liberais adotam mecanismos de proteção no setor marítimo”, pondera Pedro Calmon Neto.

Segundo ele, ambientes regulatórios mais estáveis tendem a ampliar o interesse do mercado. “Ambientes regulatórios maduros não afastam investimento, pelo contrário, atraem. O que o mercado busca é estabilidade e coerência. A Resolução 133 aponta nessa direção”, conclui.

Com a nova norma, a regulação marítima brasileira avança para uma fase de maior padronização e previsibilidade, colocando governança, transparência e eficiência regulatória no centro da agenda da navegação nacional.

Trajatória de crescimento

A navegação de cabotagem no Brasil encerrou 2025 com movimentação de 303,7 milhões de toneladas, segundo dados do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). O volume representa crescimento de 3,4% em relação a 2024, consolidando o modal como um dos principais vetores de expansão do transporte de cargas no país.

Em 2024, a cabotagem havia movimentado aproximadamente 293,7 milhões de toneladas, mantendo a trajetória de recuperação iniciada após a implementação do programa BR do Mar,

que ampliou a oferta de frota, estimulou novas rotas e aumentou a previsibilidade regulatória para operadores e investidores.

O avanço foi puxado principalmente pelo transporte de petróleo e derivados, contêineres, minério e cargas industriais, além do crescimento do uso do modal para abastecimento regional e integração logística entre Norte, Nordeste e Sudeste. Apenas os portos nordestinos responderam por 60,7 milhões de toneladas transportadas por cabotagem em 2025, ligeiramente acima das 60,3 milhões registradas no ano anterior.

Perspectivas da cabotagem para 2026

Embora a Antaq divulgue projeções consolidadas para o conjunto da movimentação portuária — estimada em 1,44 bilhão de toneladas em 2026, alta prevista de 2,7% sobre 2025 — a expectativa do setor é que a cabotagem acompanhe esse ritmo de expansão, sustentada por três fatores estruturais: amadurecimento regulatório do BR do Mar; maior uso do transporte costeiro como alternativa ao rodoviário; e expansão do transporte containerizado doméstico.

Na prática, analistas do setor avaliam que a cabotagem tende a manter crescimento anual entre 3% e 5% no curto prazo, reforçando sua participação na matriz logística brasileira e ampliando o papel estratégico do modal na redução de custos e emissões do transporte nacional

SINDICOMIS defende previsibilidade para reduzir o Custo Brasil

Entidade consolida propostas técnicas para melhorar competitividade do comércio exterior.

Fonte: Sindicomis

O SINDICOMIS NACIONAL consolidou contribuições técnicas para subsidiar o debate sobre gargalos logísticos e o chamado Custo Brasil no comércio exterior, com foco em medidas voltadas à previsibilidade regulatória, eficiência operacional e redução de retrabalho.

No documento, a entidade sustenta que a competitividade do Comex é diretamente impactada por fatores como instabilidade de procedimentos, exigências redundantes, baixa coordenação entre etapas logísticas e fricções entre diferentes instâncias de controle. “Essas condições se traduzem em maior tempo de ciclo, custo de conformidade e incerteza — efeitos que se propagam por contratos, preços e prazos”, observa o presidente, Luiz Ramos.

Entre os gargalos apontados estão limitações de acesso e integração modal em corredores logísticos; restrições de capacidade e fluidez em terminais, retroáreas e recintos; e imprevisibilidade em agendamento, filas e janelas operacionais. O texto também destaca custos indiretos associados a reprocessamentos e decisões não uniformes, que elevam o custo total mesmo para operadores em conformidade.

“Quando regras e prazos são previsíveis, a cadeia consegue planejar melhor, reduzir custo de risco e elevar produtividade.”

Como contribuição propositiva, o SINDICOMIS NACIONAL defende mecanismos de governança regulatória que promovam padronização mínima, clareza de critérios, comunicação antecipada e fases de transição em mudanças procedimentais.

Na esfera aduaneira, o documento enfatiza a importância de gestão de risco efetiva, interoperabilidade de sistemas (“uma vez só” para dados repetidos) e maior coordenação entre órgãos anuentes, com preservação do controle estatal e redução de fricções operacionais.

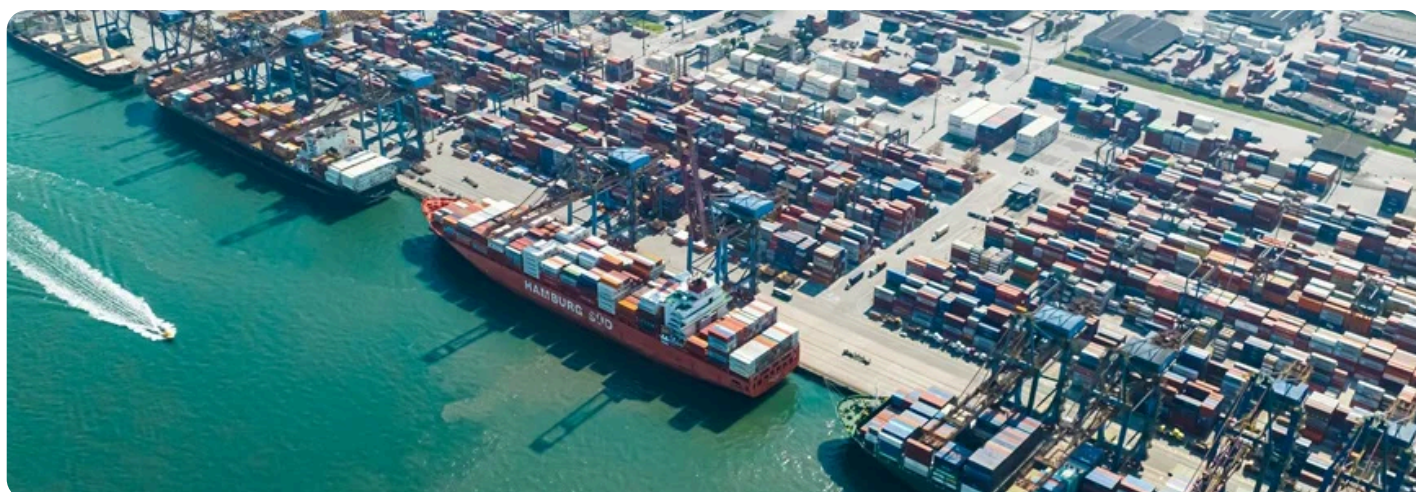


Foto: Divulgação

Debate técnico sobre PL que exclui frete da base do Imposto de Importação

Entidade alerta para impacto em preços, planejamento e segurança jurídica.

Fonte: Sindicomis

O SINDICOMIS NACIONAL divulgou uma análise técnica sobre o Projeto de Lei nº 5.443/2023, que propõe alterar o Decreto-Lei nº 37/1966 para explicitar que, na apuração do Imposto de Importação, a base de cálculo deve considerar exclusivamente o valor da mercadoria, vedando a inclusão do frete.

Segundo a avaliação da entidade, a discussão tem relevância operacional para a cadeia de comércio exterior, especialmente em cenários de frete internacional elevado ou volátil. “Uma eventual mudança pode influenciar a formação de preços e a gestão de repasses ao importador, com reflexos em planejamento e previsibilidade de custos”, explica o presidente, Luiz Ramos.

Ao mesmo tempo, o SINDICOMIS NACIONAL ressalta que o tema se conecta ao debate sobre valor aduaneiro, hoje construído pela soma do valor da mercadoria com frete e seguro, e que o relatório legislativo menciona parâmetros multilaterais de valoração, com referência a compromissos internacionais adotados pelo Brasil.

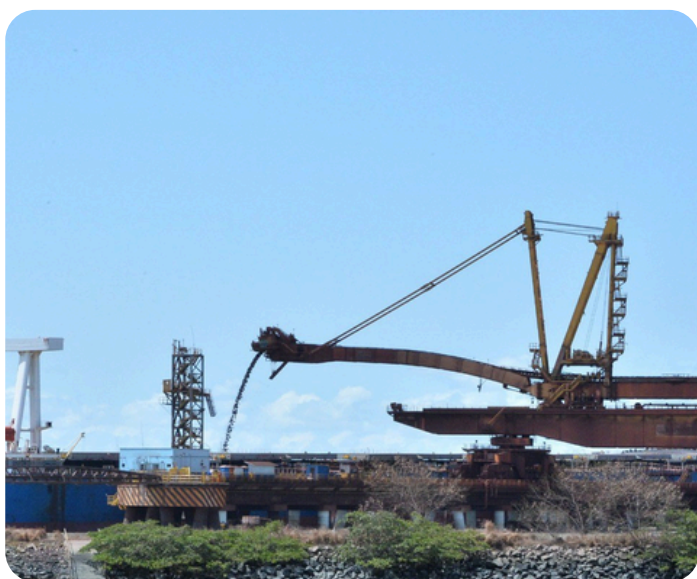


Foto: Divulgação

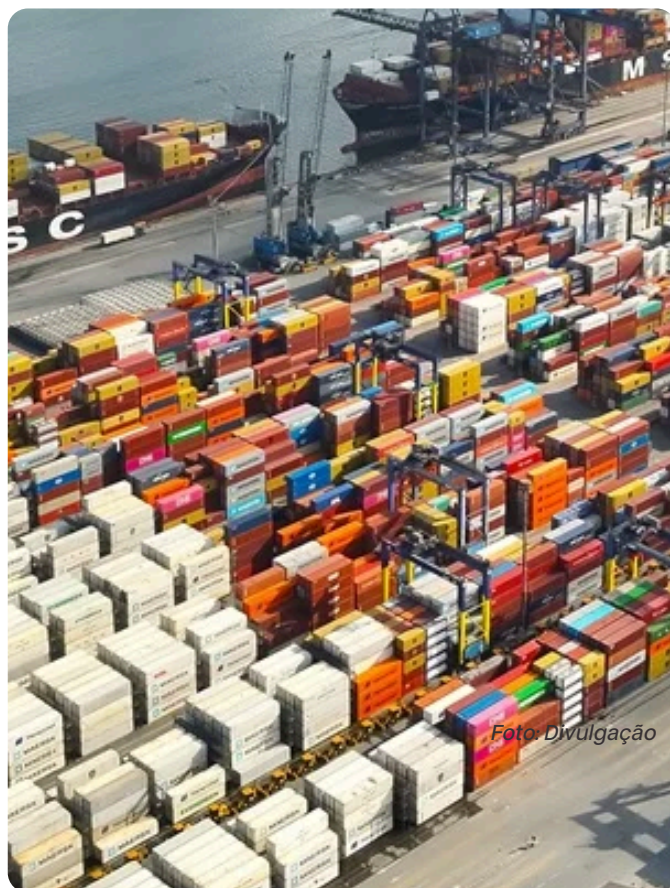


Foto: Divulgação

Foto: Divulgação

“O setor precisa de previsibilidade e racionalidade procedimental”, pontua. “Caso haja alterações na regra, elas devem ser analisadas com base em evidências e com cuidado para reduzir distorções sem ampliar insegurança jurídica”, conclui.

**“O setor precisa de
previsibilidade e racionalidade
procedimental.”**

EUA estudam taxa sobre cargas em navios estrangeiros

Medida pode encarecer serviços marítimos e afetar fluxos logísticos globais.

Fonte: Transporte Moderno

A administração do presidente Donald Trump apresentou o “America’s Maritime Action Plan”, proposta que prevê a criação de uma taxa sobre cargas importadas para os Estados Unidos transportadas em navios não construídos no país. A iniciativa integra uma estratégia voltada ao fortalecimento da indústria naval norte-americana.

Como a maior parte da frota mundial de porta-contêineres foi produzida fora dos EUA, a medida teria alcance praticamente global. O valor da taxa ainda não foi definido, mas o plano apresenta dois cenários: uma cobrança de US\$ 0,01 por quilograma, com potencial arrecadação de US\$ 66 bilhões em dez anos, e outra de US\$ 0,25 por quilograma, que poderia gerar até US\$ 1,5 trilhão no mesmo período. O impacto por serviço regular pode variar de centenas de milhares a milhões de dólares.

Para países com forte intercâmbio comercial com os Estados Unidos, como o Brasil — que movimentou cerca de US\$ 83 bilhões em 2025 —, a medida pode trazer reflexos relevantes.

Como o transporte marítimo é o principal modal entre os dois países, a possível taxação tende a impactar diretamente os custos de frete e as cadeias logísticas.

Impacto sobre rotas e cadeias logísticas

O plano também prevê mecanismos para evitar o redirecionamento de cargas para portos do Canadá ou do México, incluindo a criação de um imposto terrestre complementar.

Além disso, a proposta se baseia em quatro eixos principais: reconstrução da indústria naval americana, formação de trabalhadores marítimos, estímulo ao uso de navios nacionais e medidas voltadas à segurança econômica e estratégica.

Entre as iniciativas, estão a ampliação do transporte de cargas governamentais em navios de bandeira americana, a criação do US Maritime Preference Requirement (USMPR) — que pode exigir maior participação de navios dos EUA no transporte internacional — e o desenvolvimento de uma frota comercial estratégica (Strategic Commercial Fleet).

Apesar do avanço das discussões, o plano ainda não possui cronograma definido e depende de aprovação legislativa para sua implementação.



Foto: Divulgação

Brasil adere à Convenção TIR da ONU

Entrada no regime pode simplificar trânsito aduaneiro e fortalecer o Corredor Bioceânico.

Fonte: ONU News

A Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) anunciou, em 5 de fevereiro, a adesão do Brasil à Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao abrigo de Carnês TIR (Convenção TIR). O tratado multilateral, adotado em 1975 e em vigor desde 1978, estabelece um sistema de trânsito aduaneiro destinado a simplificar procedimentos no transporte internacional de cargas — originalmente rodoviário, hoje também aplicável a operações multimodais.

“A adesão ao TIR deve reduzir custos logísticos e aumentar a previsibilidade.”

Segundo a UNECE, a medida é “um passo fundamental rumo à integração aduaneira e comercial regional na América do Sul”. A Convenção deve entrar em vigor para o Brasil em 30 de julho, formalizando a participação do país no regime de TIR. Com a adesão, o Brasil se junta a Argentina, Chile e Uruguai como países sul-americanos já vinculados ao acordo.

A UNECE também destacou estimativas associadas ao uso do TIR, como redução de tempos de transporte transfronteiriço e queda de custos logísticos, ao ampliar a previsibilidade e simplificar controles em trânsito internacional.

Corredor Bioceânico e logística regional.

A UNECE relaciona a adesão brasileira ao momento em que Argentina, Brasil, Chile e Paraguai discutem melhorias para viabilizar um trânsito mais eficiente e seguro na Rota (ou Corredor) Bioceânica, corredor rodoviário citado com 2.396 quilômetros de extensão e projetado para conectar os oceanos Pacífico e Atlântico.

A rota partiria dos portos de Antofagasta e Iquique, no Chile, atravessaria o Paraguai e a Argentina, e teria como destino

o porto de Santos (SP). A UNECE menciona projeções de aumento do fluxo de cargas e ganhos econômicos na região, incluindo a possibilidade de movimentar mais de 8,6 milhões de toneladas por ano. Também estima reduções de 30% a 40% nos custos de transporte e encurtamento de prazos logísticos em até 15 dias.

O anúncio ocorre semanas após a assinatura de um acordo de livre comércio entre a União Europeia e Mercosul, o que reforçaria a necessidade de corredores logísticos mais eficientes. A secretária-executiva da UNECE, Tatiana Molcean, afirmou que a adesão do Brasil ao TIR deve trazer benefícios para a integração regional e para a competitividade internacional das economias sul-americanas.



Foto: Divulgação/ TIR Convention

“A adesão ao TIR fortalece a integração regional e a competitividade internacional das economias sul-americanas.”

TIR: digitalização do sistema

A UNECE ressaltou ainda modernização do regime por meio do eTIR, sistema eletrônico que digitaliza o Carnê TIR e permite a gestão do trânsito aduaneiro em formato digital. A proposta é reduzir a dependência de documentação física, diminuir tempos de espera em fronteiras e contribuir para eficiência operacional e ambiental.

De acordo com a comissão, o eTIR segue padrões internacionais de dados e referências de facilitação e segurança do comércio, com foco em rastreabilidade e gestão de riscos.

Cabotagem cresce no Nordeste e movimentada 60,7 milhões de toneladas

Região amplia participação do modal marítimo e fortalece cadeias produtivas.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

Entre janeiro e dezembro de 2025, a cabotagem registrou a movimentação de 60,7 milhões de toneladas nos portos do Nordeste, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O volume supera o registrado no mesmo período de 2024, quando foram contabilizadas 60,3 milhões de toneladas.

A movimentação se concentrou principalmente em quatro estados da região: na Bahia, com 15,3 milhões de toneladas, no Maranhão com 14,6 milhões de toneladas, enquanto no Ceará foram 12,9 milhões de toneladas e em Pernambuco, 12,8 milhões de toneladas. Os complexos portuários dos estados funcionam como plataformas de integração com outras regiões do país, assegurando o fluxo regular de energia, matérias-primas e produtos industrializados.

“O fortalecimento da cabotagem amplia a eficiência logística, reduz custos para quem produz e garante mais estabilidade no abastecimento.”

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o resultado evidencia a força do transporte marítimo entre portos brasileiros, como instrumento estratégico para o abastecimento regional e para a competitividade da indústria nordestina. “O fortalecimento da cabotagem amplia a eficiência logística, reduz custos para quem produz e garante mais estabilidade no abastecimento. Isso gera competitividade e desenvolvimento para os estados”, afirmou.

Ao concentrar grandes volumes no modal marítimo, a cabotagem reduz a pressão sobre as rodovias e amplia a previsibilidade no transporte de mercadorias. O reflexo é maior segurança no fornecimento de combustíveis, insumos industriais e bens de consumo, fortalecendo as cadeias produtivas da região.

Destinos da carga por estado

Entre os produtos mais transportados por cabotagem no Nordeste em 2025 estão o petróleo (13,3 milhões de toneladas), contêineres (12,5 milhões de toneladas), derivados de petróleo (11,7 milhões de toneladas), bauxita (9,8 milhões de toneladas) e minério de ferro (4,3 milhões de toneladas). São fundamentais para manter o fornecimento de energia e o funcionamento das indústrias que geram emprego e renda na região.

A movimentação de contêineres demonstra a diversidade econômica da região. Entre os destaques estão arroz, produtos químicos e celulose (papel e cartão), evidenciando que a cabotagem atende tanto grandes cadeias industriais quanto o abastecimento alimentar e comercial.



Foto: Reprodução/Gov.br