sindicomis actc

ACONTECE

ANO 41 - ED.356 - AGOSTO / 2026

Rota Bioceânica abre novos caminhos para o Brasil



Editorial
Reforma tributária, novos mercados e modernização redesenham o comércio exterior em 2026.

R$ 2,03 trilhões para transformar os transportes
Plano CNT 2026 aponta os investimentos necessários para modernizar a logística brasileira.

Sindicomis Nacional e ACTC na ALACAT 2026
Entidades levam a visão do setor brasileiro a um dos principais fóruns de logística da América Latina.

EDITORIAL

Novas portas para o Brasil: comércio exterior entra em uma nova fase

Reforma tributária, novos acordos e modernização aduaneira redesenham o cenário brasileiro em 2026

O ano de 2026 não pode ser tratado como mais um período de adaptação administrativa. Estamos diante de uma mudança estrutural no ambiente de negócios brasileiro. A implantação do IBS e da CBS já alcançou a rotina das empresas; novos acordos comerciais ampliam mercados; o Portal Único redesenha procedimentos; e a crescente digitalização exige decisões mais rápidas, dados confiáveis e equipes preparadas.

Para as empresas representadas pelo Sindicomis Nacional e pela ACTC, esse cenário reúne oportunidades relevantes, mas também riscos que não podem ser subestimados.



Foto: Luiz Ramos, ao centro, durante agenda institucional na ANTT, em Brasília

O primeiro desafio é compreender que simplificação anunciada não significa simplicidade imediata. Toda transição produz zonas de dúvida, sobreposição de obrigações, ajustes tecnológicos e interpretações divergentes.

Na reforma tributária do consumo, o verdadeiro impacto não estará apenas nas alíquotas. Ele surgirá na formação de preços, na apropriação de créditos, nos contratos, no fluxo de caixa, nas obrigações acessórias e na responsabilidade de cada participante da cadeia.

Agentes de carga, comissárias de despacho, operadores multimodais, NVOCCs, transportadores e demais prestadores precisam revisar processos agora, antes que inconsistências se convertam em autuações, perda de margem ou passivos contratuais.

Ao mesmo tempo, o Brasil passa a operar em um ambiente comercial mais aberto. A aplicação do acordo entre MERCOSUL e União Europeia e o avanço de outras frentes de integração internacional criam perspectivas concretas de novos fluxos, investimentos e cadeias produtivas. Porém, assinar acordos é apenas o começo.

Para transformar acesso a mercados em negócios, o País precisa de infraestrutura eficiente, aduanas coordenadas, sistemas integrados, custos transparentes e previsibilidade regulatória. Nenhuma empresa consegue competir no exterior carregando internamente atrasos, retrabalho e insegurança jurídica.

É por isso que a modernização do comércio exterior não pode ser conduzida somente sob a ótica dos sistemas públicos. Tecnologia é indispensável, mas não substitui governança. Uma plataforma digital será tão eficiente quanto forem claras as regras, integrados os órgãos intervenientes e preparados os usuários.

A experiência prática das empresas precisa participar da formulação das normas desde a origem. Quando o setor privado é ouvido apenas depois que o problema aparece, todos perdem: a Administração, que corrige tardiamente; as empresas, que absorvem custos; e o consumidor, que paga a conta final.

Nesse contexto, a representação institucional deixa de ser formalidade e passa a ser instrumento de competitividade. Sindicomis Nacional e ACTC não falam apenas em nome de segmentos isolados.

EDITORIAL

Representam a camada técnica que conecta importadores, exportadores, transportadores, recintos, terminais, autoridades e mercados.

Nossa missão é transformar dificuldades concretas em propostas consistentes, dialogar com os poderes públicos, defender segurança jurídica e construir soluções que atendam tanto às empresas quanto ao interesse nacional.

Mas representação forte não se constrói de maneira solitária. Ela depende de participação, informação e confiança.

A empresa que se mantém próxima de sua entidade recebe orientação, antecipa mudanças, compartilha experiências e contribui para decisões que afetam toda a categoria.

O associativismo moderno não é um custo burocrático; é inteligência coletiva aplicada à proteção e ao desenvolvimento dos negócios.

Em um ambiente de mudanças aceleradas, estar sozinho custa mais caro e aumenta a exposição a erros.

Também precisamos investir de forma permanente em qualificação. Não haverá modernização verdadeira sem profissionais capazes de interpretar normas, utilizar novas ferramentas, prevenir riscos e propor melhorias.

Por isso, a educação corporativa, a capacitação contínua, a certificação profissional e a inteligência regulatória ocupam posição central na agenda de nossas entidades. Preparar pessoas é a forma mais segura de preparar empresas.

O momento exige equilíbrio: firmeza para defender nossas categorias, responsabilidade para reconhecer as transformações necessárias e disposição para construir convergências.

Não nos interessa a crítica vazia, nem a adesão automática a qualquer medida. Nosso compromisso é com resultados verificáveis: menos burocracia, mais segurança jurídica, redução de custos, integração de sistemas, eficiência logística e expansão sustentável dos negócios.

O Brasil abriu novas portas. Cabe agora às instituições, às empresas e aos profissionais atravessá-las com planejamento, união e competência.

O Sindicomis Nacional e a ACTC continuarão presentes onde as decisões são tomadas, levando a realidade das empresas, contribuindo tecnicamente e cobrando soluções.

O futuro do comércio exterior não será definido apenas por quem acompanha as mudanças, mas por quem participa de sua construção. E é essa presença ativa que continuaremos a exercer, com diálogo, técnica, independência e compromisso com o País.

Luiz Ramos,
Presidente do Sindicomis Nacional | ACTC



Foto: Luiz Ramos, ao centro, durante agenda institucional na ANTT, em Brasília

IBS e CBS exigem atenção das empresas

Novas regras fiscais já afetam documentos eletrônicos e exigem adequação de sistemas e processos

A implementação do IBS e da CBS entrou em uma nova etapa e já exige atenção das empresas de comércio exterior, transporte e logística. Desde 3 de agosto, documentos fiscais eletrônicos amplamente utilizados pelo setor passaram a integrar o cronograma de adequação às novas regras estabelecidas pela Receita Federal e pelo Comitê Gestor do IBS.

Entre os documentos alcançados nesta primeira fase estão NF-e, CT-e, CT-e OS, MDF-e e NFC-e. Para empresas sujeitas ao regime regular, os campos relacionados ao IBS e à CBS passam a fazer parte das validações dos sistemas autorizadores. Informações ausentes ou incompatíveis com os novos leiautes podem provocar a rejeição automática do documento fiscal.

Para o setor logístico, o impacto pode ir além da área tributária. A rejeição de documentos como NF-e, CT-e ou MDF-e pode comprometer o faturamento e a circulação das cargas, provocando atrasos, paralisações e custos adicionais.

Novos prazos pela frente

As empresas prestadoras de serviços também precisam se preparar. No caso da NFS-e, o cronograma não estabelece uma data única para todas as operações: parte das exigências começa em 1º de outubro de 2026, enquanto outras hipóteses têm início em dezembro. Para optantes pelo Simples Nacional, há regras e prazos específicos.
A mesma data de 1º de outubro marca o início da obrigatoriedade da Declaração de Importação de Remessa (DIR). Já na Declaração de Regimes Específicos (DeRE), esse prazo se refere aos eventos de tabela; os demais eventos seguem cronogramas próprios.

A DUIMP passa a integrar o cronograma em 1º de janeiro de 2027, ampliando a necessidade de integração entre sistemas de comércio exterior, faturamento, contabilidade, tributação e gestão de estoque.

Adequação deve começar agora

O Sindicomis Nacional e a ACTC recomendam que as empresas revisem desde já os documentos utilizados em suas operações, verifiquem a atualização dos sistemas fiscais e ERPs, realizem testes de emissão e revisem cadastros, classificações tributárias e procedimentos internos.

Também é importante preparar as equipes fiscais, contábeis, operacionais e de tecnologia para as novas exigências.

A Reforma Tributária exige, portanto, mais do que uma adaptação contábil. Para empresas que atuam no comércio exterior e na logística, adequar sistemas e processos será essencial para evitar que inconsistências fiscais se transformem em problemas operacionais.

Fonte: Sindicomis Nacional



Foto: Reprodução/IA

Portos brasileiros ampliam movimentação de cargas

Grãos, contêineres e outros produtos estratégicos impulsionaram a atividade portuária no primeiro semestre de 2026



Foto: Reprodução/Gov Br

Os portos brasileiros têm papel essencial na circulação de mercadorias e na conexão do país com o comércio internacional.

Diariamente, terminais portuários movimentam diferentes tipos de cargas, como grãos, minérios, combustíveis, contêineres, veículos, insumos e bens de consumo, atendendo tanto ao mercado interno quanto às operações de importação e exportação.

No primeiro semestre de 2026, portos de diferentes regiões registraram crescimento na movimentação de cargas. Entre os destaques estão complexos como Santos (SP), Suape (PE), Itaqui (MA) e Itajaí (SC), além dos portos públicos da Bahia e dos portos de Paranaguá e Antonina, no Paraná.

A movimentação portuária está diretamente ligada ao escoamento da produção, ao abastecimento de insumos, à circulação de bens e à integração entre diferentes modais de transporte.

Por isso, acompanhar esses dados ajuda a compreender o funcionamento da logística brasileira e a importância dos portos para a economia do país.

Porto de Santos (SP)

Considerado o maior porto da América Latina, o Porto de Santos movimentou no primeiro semestre do ano 92,8 milhões de toneladas, resultado 5,05% superior ao registrado no mesmo período de 2025 (88,3 milhões de toneladas). Desse total, 68,71 milhões de toneladas corresponderam a cargas de exportação, enquanto 24,08 milhões de toneladas foram de importação.

Nas importações, o maior volume foi registrado em carga geral, com 14,54 milhões de toneladas, puxado principalmente pela carga conteinerizada, que somou 14,10 milhões de toneladas. Em seguida aparecem os granéis sólidos, com 5,71 milhões de toneladas, tendo o adubo como principal carga do grupo, com 3,72 milhões de toneladas. Já os granéis líquidos importados somaram 3,82 milhões de toneladas, com destaque para óleo diesel e gasóleo, que alcançaram 1,56 milhão.

Nas exportações, os granéis sólidos lideraram a movimentação, com 41,04 milhões de toneladas, impulsionados principalmente pela soja em grãos, que somou 25,61 milhões de toneladas.

A carga geral exportada alcançou 21,35 milhões de toneladas, com predominância da carga conteinerizada, que registrou 16,71 milhões de toneladas. Já os granéis líquidos somaram 6,31 milhões de toneladas, com destaque para óleo combustível, com 2,09 milhões de toneladas, sucos cítricos, com 1,07 milhão, e óleo diesel e gasóleo, com 1,02 milhão.

Portos do Paraná

Paranaguá e Antonina, administrados pela autoridade portuária Portos do Paraná, movimentaram 34,44 milhões de toneladas de cargas no primeiro semestre de 2026, entre importações e exportações.

O volume representa crescimento de 0,6% em relação ao mesmo período de 2025. Desse total, 22,30 milhões de toneladas corresponderam a exportações, enquanto as importações somaram 12,1 milhões de toneladas.

Como observado em outros portos, a soja foi uma das principais cargas responsáveis pelo desempenho no período. Nos seis primeiros meses do ano, foram embarcadas 9,47 milhões de toneladas do grão, volume 21% superior ao registrado no mesmo intervalo de 2025, quando a movimentação da commodity somou 7,86 milhões de toneladas.

Outro destaque foram as cargas conteinerizadas, que somaram 8,7 milhões de toneladas no semestre, aumento de 8,9% em relação a 2025, quando a movimentação atingiu 8 milhões.

Itaqui (MA)

Estratégico para o escoamento de cargas pelo Arco Norte, o Porto do Itaqui (MA) movimentou 16,58 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2026.

Na comparação entre os resultados mensais de janeiro e junho, a movimentação passou de 2,09 milhões para 3,21 milhões de toneladas, crescimento de 53,5%.

No acumulado do ano por tipo de carga, os granéis sólidos responderam pelo maior volume, com 11,97 milhões de toneladas movimentadas. A principal carga do grupo foi a soja, que somou 8,5 milhões de toneladas no período.

Entre os granéis líquidos, foram movimentadas 3,86 milhões de toneladas, com maior volume para os derivados de petróleo em operações internas, que somaram 2,38 milhões de toneladas. Já a carga geral registrou 755,7 mil toneladas, puxada principalmente pela celulose, com 702,9 mil toneladas movimentadas.

Suape (PE)

O Complexo Industrial Portuário de Suape (PE) movimentou 13,7 milhões de toneladas de cargas no primeiro semestre de 2026, crescimento de 25,6% em relação ao mesmo período do ano anterior.

Os granéis líquidos, compostos principalmente por petróleo e derivados, foram o principal grupo de carga no período, com 9,14 milhões de toneladas movimentadas. O volume representa alta de 40,1% na comparação com o primeiro semestre de 2025.

Na operação de contêineres, o porto registrou 333.786 TEUs, a sigla é usada no setor portuário para medir a quantidade de contêineres movimentados e tem como referência o contêiner padrão de 20 pés. Já os granéis sólidos, categoria que inclui produtos como trigo, clínquer e coque, totalizaram 799,5 mil toneladas, avanço de 39% na comparação anual. Os veículos também aparecem entre os destaques do semestre, com 33.779 unidades registradas.

Portos da Bahia

Os portos públicos baianos administrados pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) registraram crescimento de 22,49% na movimentação de cargas entre janeiro e junho de 2026, em comparação com o mesmo período do ano anterior.

O Porto de Salvador apresentou a maior movimentação entre os portos administrados pela Codeba, com 3,79 milhões de toneladas, crescimento de 20,94% em relação ao mesmo período de 2025. As importações cresceram 31,84%, enquanto as exportações tiveram alta de 2,47%. Em junho, a movimentação chegou a 703,9 mil toneladas, avanço de 44,52% na comparação com o mesmo mês do ano anterior.



Foto: Reprodução/Internet

No Porto de Aratu-Candeias, foram movimentadas 3,70 milhões de toneladas no primeiro semestre, alta de 26,09% em relação ao mesmo intervalo de 2025. As exportações registraram crescimento de 95,77%, enquanto as importações avançaram 12,99%. Somente em junho, o porto movimentou 692,2 mil toneladas, aumento de 30,17% na comparação com junho do ano passado.

Localizado na região sul da Bahia, o Porto de Ilhéus foi responsável pela movimentação de 89,9 mil toneladas no primeiro semestre. Somente em junho, o terminal movimentou 11,9 mil toneladas, aumento de 0,64% em relação ao mesmo mês de 2025. O resultado teve como destaque a operação inédita de embarque de óxido de magnésio, novo produto incorporado à movimentação do porto.

Ao todo, foram transportadas 8,7 mil toneladas da carga com destino ao Porto de Nova Orleans, nos Estados Unidos.

Itajaí (SC)

No primeiro semestre de 2026, o Porto de Itajaí (SC) movimentou 2,6 milhões de toneladas, volume 40% superior às 1,86 milhão de toneladas registradas no mesmo período de 2025. Em números absolutos, o acréscimo foi de 740,9 mil toneladas.

Na movimentação de contêineres, foram 238.873 TEUs. No primeiro semestre de 2025, haviam sido movimentados 136.385 TEUs, o que representa crescimento de 75%. Em junho, o porto movimentou 488,3 mil toneladas, volume 28% superior ao registrado no mesmo mês de 2025.

Todos os dados da matéria são referentes ao período de janeiro a junho de 2026, com base em informações enviadas pelas autoridades portuárias.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Reprodução/Internet

Sindicomis e ACTC participam do Congresso ALACAT 2026

Entidades reforçaram a presença brasileira nos debates sobre logística, transporte e agenciamento de cargas na América Latina

O Sindicomis Nacional e a ACTC participaram do XLI Congresso ALACAT 2026, realizado na Costa Rica. Durante o evento, a diretora Denise Alves e o assessor técnico Renato Hans Reckmann representaram as entidades brasileiras na programação oficial, que reuniu importantes especialistas, empresas e lideranças do comércio exterior e da logística da América Latina.

As atividades tiveram início com a Assembleia Geral da ALACAT, que marcou a abertura das discussões institucionais que antecederam a programação técnica do congresso.

Na sequência, os representantes acompanharam palestras, painéis e encontros voltados aos desafios e às oportunidades do setor.

Entre os compromissos da agenda institucional, Denise Alves e Renato Hans Reckmann também participaram de um encontro com Stephan Graber, Diretor-Geral da FIATA, fortalecendo o relacionamento com uma das principais entidades internacionais do transporte e agenciamento de cargas e ampliando o diálogo sobre temas estratégicos para o setor.



Foto: Reprodução/ALACAT

A participação do Sindicomis Nacional e da ACTC reforçou o compromisso das entidades com a representação dos agentes de carga brasileiros nos principais fóruns internacionais, contribuindo para o intercâmbio de experiências, o acompanhamento das tendências globais e o fortalecimento do diálogo com entidades e profissionais de diversos países.

Durante o congresso, Denise Alves e Renato Hans Reckmann acompanharam debates sobre temas estratégicos para o comércio exterior, logística, transporte internacional e agenciamento de cargas, levando ao ambiente internacional a visão e as demandas do setor representado pelas entidades.

O Congresso ALACAT, reconhecido como um dos mais importantes encontros da logística e do transporte de cargas da América Latina, promoveu a integração entre representantes dos setores público e privado, especialistas e lideranças internacionais.

O Sindicomis Nacional e a ACTC acompanharam a programação do evento e compartilharam, em seus canais oficiais, os principais destaques e informações relevantes discutidos durante o congresso.

Fonte: Sindicomis Nacional

Sindicomis Nacional avança nas negociações da CCT 2026/2028

Assembleia Geral Extraordinária deliberou sobre a contraproposta patronal que dará continuidade às negociações coletivas

O Sindicomis Nacional realizou, no dia 23 de julho de 2026, a Assembleia Geral Extraordinária (AGE) destinada à discussão e deliberação sobre a Convenção Coletiva de Trabalho 2026/2028.

A assembleia contou com a participação das empresas representadas e habilitadas, reforçando o compromisso da categoria econômica com um processo de negociação coletiva conduzido de forma responsável, transparente e alinhada aos interesses do setor.

Durante a reunião, foi deliberada a contraproposta patronal, que será encaminhada às entidades profissionais para dar continuidade às negociações da Convenção Coletiva de Trabalho.

As tratativas seguem em andamento, razão pela qual as condições econômicas e demais pontos negociados permanecem sujeitos às próximas etapas do processo negocial.

Transparência e segurança jurídica

Para garantir maior segurança, rastreabilidade e transparência das deliberações, o Sindicomis Nacional adotou estrutura organizada e recursos tecnológicos voltados à gravação, transcrição, conferência e preservação dos registros da assembleia, assegurando a adequada documentação de todo o procedimento realizado.

A iniciativa reforça o compromisso da entidade com boas práticas de governança, segurança jurídica e condução responsável das negociações coletivas.

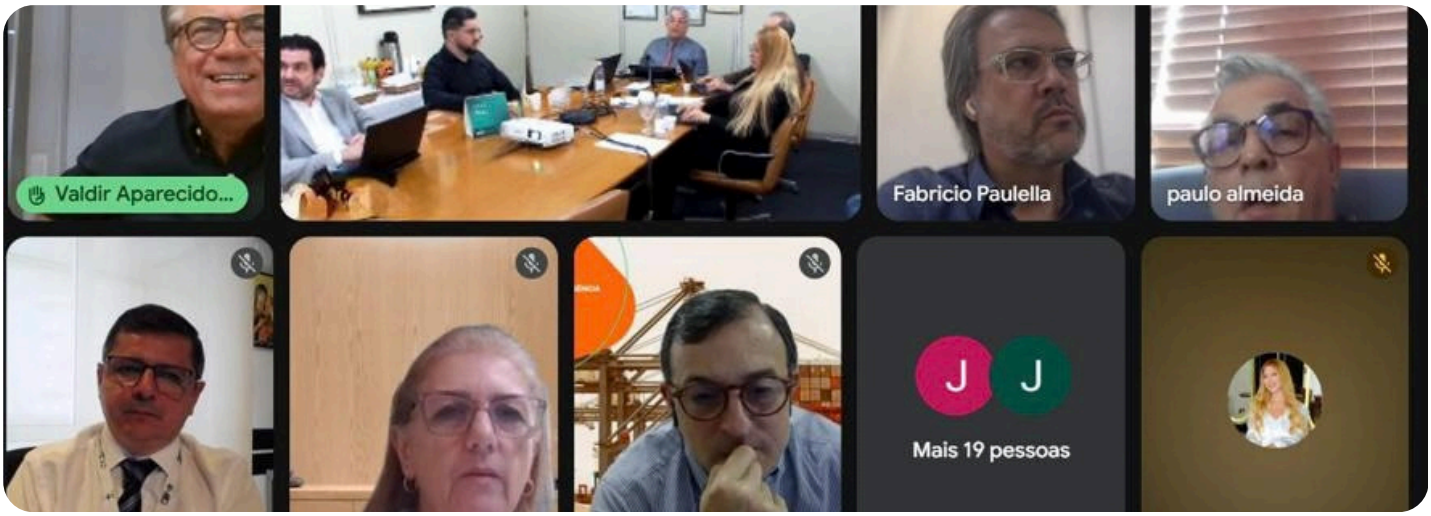
Representação institucional da categoria

A realização da Assembleia Geral Extraordinária representa mais uma etapa do trabalho desenvolvido pelo Sindicomis Nacional na defesa dos interesses da categoria econômica, fortalecendo a representação institucional das empresas e contribuindo para a construção de soluções equilibradas durante o processo de negociação coletiva.

O Sindicomis Nacional seguirá acompanhando as próximas etapas das negociações e manterá seus representados informados sobre os avanços do processo, sempre observando a responsabilidade institucional e o respeito às etapas formais das tratativas.

Fonte: Sindicomis Nacional

Foto: Sindicomis



Plano CNT 2026 projeta R$ 2,03 trilhões para infraestrutura de transportes

Estudo aponta investimentos necessários para modernizar a logística e ampliar a eficiência do transporte no Brasil

O Brasil enfrenta uma decisão estratégica que ultrapassa governos, mandatos e interesses setoriais: transformar sua infraestrutura de transportes e logística em uma verdadeira plataforma de competitividade nacional.

O Plano CNT de Transporte e Logística 2026 dimensiona esse desafio ao identificar 2.837 projetos prioritários e apontar uma necessidade estimada de R$ 2,03 trilhões em investimentos.

Os números chamam atenção pela magnitude, mas revelam uma questão ainda mais importante. Infraestrutura e logística não podem ser tratadas apenas como temas ligados ao deslocamento de cargas e passageiros.

Elas influenciam diretamente a produtividade, a atração de investimentos, a geração de empregos, o desenvolvimento regional, o custo dos produtos e a capacidade das empresas brasileiras de competir no mercado internacional.

O custo da ineficiência logística

Cada deficiência existente em uma rodovia, ferrovia, porto, aeroporto, hidrovia, terminal ou conexão intermodal produz consequências que se propagam por toda a cadeia produtiva. Atrasos, congestionamentos, baixa capacidade, dificuldades de acesso, falta de previsibilidade, burocracia e falhas de integração acabam convertidos em custos adicionais.

Essa conta é absorvida por exportadores, importadores, transportadores, operadores logísticos, indústrias, comércio e, ao final, também pelo consumidor. Em um país de dimensões continentais e vocação exportadora, infraestrutura logística eficiente não é luxo: é condição básica para competir.

Quando uma carga demora mais, percorre rotas inadequadas ou depende de conexões frágeis entre diferentes modais, o produto brasileiro perde competitividade antes mesmo de alcançar seu mercado de destino. O impacto não se limita ao frete.

Ele aparece no estoque, no capital imobilizado, na previsibilidade das entregas, no cumprimento de contratos e na confiança de quem decide investir no país.

Não basta investir: é preciso integrar

O volume financeiro apontado pelo Plano CNT demonstra a dimensão do desafio, mas a discussão não pode se limitar ao montante dos investimentos. O Brasil precisa avançar para uma logística verdadeiramente integrada e multimodal, na qual rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos funcionem como partes complementares de uma mesma rede.

A lógica deve ser utilizar cada modal onde ele apresenta maior eficiência econômica e operacional, assegurando continuidade, rastreabilidade, previsibilidade e segurança durante todo o percurso da mercadoria.



Foto: Reprodução/CNT

Para o comércio exterior, essa integração é decisiva: uma única carga pode percorrer centenas ou milhares de quilômetros e atravessar diferentes ambientes operacionais antes de chegar ao porto, aeroporto, indústria ou consumidor.

"Não existe comércio exterior competitivo sem logística competitiva."

Infraestrutura e regulação devem avançar juntas

Construir novas obras e ampliar a capacidade instalada é essencial, mas isso não resolve sozinho o problema.

Se o país mantiver processos excessivamente burocráticos, sistemas desconectados, baixa interoperabilidade, insegurança regulatória ou procedimentos incompatíveis com a velocidade do comércio internacional, parte relevante do ganho produzido pelos investimentos físicos será perdida.

A transformação logística precisa ocorrer simultaneamente na infraestrutura, na integração multimodal, na tecnologia, na regulação, nos procedimentos aduaneiros e na segurança jurídica.

Nesse cenário, digitalização documental, facilitação do comércio, interoperabilidade de sistemas e aperfeiçoamento do Portal Único de Comércio Exterior integram a mesma agenda de competitividade.

Obra física e modernização institucional precisam caminhar juntas. Um porto mais eficiente perde parte de seu potencial quando os acessos terrestres são deficientes.

Uma ferrovia moderna não alcança sua máxima eficiência sem integração com terminais, portos e centros de distribuição.

Da mesma forma, infraestrutura de alto nível não entrega todo o resultado esperado quando procedimentos administrativos criam atrasos desnecessários.

Quem opera a logística precisa participar da construção das soluções

Agentes de carga, Operadores de Transporte Multimodal (OTMs), comissárias de despacho, transportadores, terminais, armazenadores, operadores portuários, aeroportuários e demais intervenientes conhecem, na prática, os gargalos que afetam diariamente o fluxo de mercadorias.

Essa experiência operacional precisa ser incorporada ao planejamento público. Investimentos bilionários devem responder a problemas concretos e produzir ganhos mensuráveis de tempo, custo, capacidade, integração e previsibilidade. A participação técnica do setor privado e de suas entidades representativas é, portanto, parte indispensável de uma política logística eficiente.

Planejar sem ouvir quem efetivamente movimenta a carga aumenta o risco de soluções desconectadas da realidade. O diálogo entre poder público, setor produtivo e operadores deve ocorrer desde a definição das prioridades até a avaliação dos resultados alcançados.

Localização como vantagem competitiva

O Brasil reúne condições excepcionais para ocupar posição ainda mais relevante nas cadeias globais de comércio. Possui território continental, extensa costa, grandes complexos portuários, aeroportos internacionais, mercado consumidor relevante e produção agrícola e industrial de escala mundial. Também ocupa posição estratégica nas relações comerciais entre América Latina, América do Norte, Europa e Ásia.

Entretanto, potencial geográfico não se transforma automaticamente em competitividade. É necessário movimentar mercadorias com custo adequado, velocidade, previsibilidade e segurança.

"Não existe comércio exterior competitivo sem logística competitiva."

O debate provocado pelo Plano CNT 2026 recoloca uma pergunta essencial no centro da agenda nacional: qual sistema de transportes e logística o Brasil precisa construir para sustentar seu desenvolvimento nas próximas décadas?

Investimento precisa virar produtividade

Os R$ 2,03 trilhões estimados representam muito mais do que uma demanda financeira. Representam uma oportunidade de reorganizar a matriz logística brasileira, fortalecer corredores de exportação e importação, reduzir gargalos históricos, ampliar a integração entre regiões e criar condições mais favoráveis ao investimento privado.

O sucesso dessa agenda, contudo, dependerá da qualidade das escolhas. Não basta executar obras. É necessário priorizar projetos segundo impacto econômico, capacidade de integração, redução efetiva de custos e contribuição para a produtividade.

Cada investimento precisa estar conectado a uma visão sistêmica e produzir resultado concreto para empresas, trabalhadores, consumidores e para a economia nacional.

Uma agenda de Estado, e não apenas de governo

Projetos estruturantes atravessam mandatos e exigem continuidade administrativa, segurança jurídica, estabilidade regulatória e coordenação entre União, Estados, Municípios e iniciativa privada. Por isso, a infraestrutura de transportes deve ser tratada como política de Estado, com planejamento técnico, metas, indicadores e acompanhamento permanente.

A dimensão apresentada pelo Plano CNT 2026 reforça a urgência de decisões coordenadas e de longo prazo. O custo da postergação não aparece apenas nas obras que deixam de ser realizadas. Ele se manifesta na perda de produtividade, na elevação do custo logístico, na redução da competitividade e nas oportunidades de investimento que migram para mercados mais eficientes.

Comércio exterior precisa fazer parte da agenda

Para o Sindicomis Nacional e a ACTC, o Plano CNT de Transporte e Logística 2026 abre uma oportunidade para modernizar a cadeia logística e de comércio exterior brasileira. Esse avanço passa por infraestrutura, multimodalidade, digitalização, simplificação administrativa, modernização aduaneira e segurança jurídica.

Logística e comércio exterior precisam evoluir juntos. Mais do que superar gargalos, o Brasil precisa planejar uma infraestrutura integrada, capaz de ampliar a eficiência das operações e a competitividade do país.

O Sindicomis Nacional e a ACTC seguirão acompanhando esse debate e contribuindo para que a experiência dos agentes de carga, OTMs, comissárias de despacho e demais operadores seja considerada na construção das políticas para o setor.

INFRAESTRUTURA FORTE. LOGÍSTICA INTELIGENTE. BRASIL COMPETITIVO.

Fonte: Sindicomis Nacional



Foto: Reprodução/Transporte Moderno

PNL 2050 aposta na integração dos transportes

Plano propõe maior conexão entre os modais para tornar a logística brasileira mais eficiente

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) participou, nesta quarta-feira (12), da apresentação do Plano Nacional de Logística (PNL) 2050, documento que estabelece as diretrizes para o desenvolvimento da infraestrutura de transportes brasileira nas próximas décadas. O plano reúne diagnósticos e prioridades para os setores rodoviário, ferroviário, aquaviário, hidroviário e aeroportuário e busca ampliar a conexão entre os diferentes modais.

Para o MPor, o PNL 2050 representa um marco no planejamento da infraestrutura brasileira, resultado de um trabalho conjunto entre os ministérios e do diálogo com diferentes setores da logística nacional. Na elaboração, as pastas do Governo Federal foram ouvidas com contribuições que se consolidaram dentro do documento.

A integração é um dos principais desafios da logística brasileira e os diferentes modais não funcionam de forma isolada. O plano traz como resposta a necessidade de integrar transportes e fazê-los dialogarem entre si.



Foto: Vosmar Rosa/MPor

Para o Ministério dos Transportes a construção do PNL exigiu a atualização de informações e a produção de dados e evidências capazes de sustentar as decisões de longo prazo.

Integração na matriz de transportes

O Ministério de Portos e Aeroportos participou da construção do documento em conjunto com o Ministério dos Transportes, com a Casa Civil da Presidência da República e o Ministério do Planejamento e Orçamento, além de integrantes do Comitê de Governança do Planejamento Integrado de Transportes (PIT).

A participação da pasta contribuiu para incorporar ao planejamento nacional desafios e oportunidades dos setores portuário, hidroviário e aeroportuário.

Entre os temas estão a ampliação da cabotagem, a melhoria dos acessos aos portos, o fortalecimento da navegação interior, a integração regional por meio da aviação e a conexão entre os diferentes modos de transporte.

De acordo com dados da Infra S.A., 54% da movimentação de cargas está concentrada no modal rodoviário. As ferrovias respondem por 27%, o segmento aquaviário por 19% e o transporte aéreo por menos de 1%.

O plano busca contribuir para uma matriz mais equilibrada, com a ampliação das alternativas de transporte e maior conexão entre os modais.

O diretor-presidente da Infra S.A., Jorge Bastos, ressaltou a amplitude do processo de construção do PNL e a importância de transformar o planejamento em resultados para o país. “O mais importante é que o documento tenha uma diretriz que possa melhorar a qualidade logística do Brasil e reduzir custos, que é o essencial”, avaliou.

Portos, hidrovias e aeroportos

Na área hidroviária, o documento identifica gargalos que ainda limitam o aproveitamento do modal, incluindo a necessidade de melhorias de calado, dragagem, balizamento e infraestrutura de terminais fluviais.

O fortalecimento da navegação interior é tratado como uma oportunidade para ampliar a conexão entre regiões e diversificar as alternativas de transporte de cargas e passageiros.

No setor portuário, entre os desafios identificados estão as dificuldades de acesso aos portos, os conflitos entre a movimentação de cargas e o tráfego urbano, a falta de coordenação entre diferentes modais e entre os entes federativos e a necessidade de ampliar áreas destinadas ao armazenamento e à movimentação de contêineres nas regiões retroportuárias.

No setor aeroportuário, o plano considera aspectos como a integração regional, a concentração da infraestrutura e os impactos das mudanças climáticas.

Aeroportos inseridos em corredores de integração e eixos intermodais são considerados alternativas para ampliar a conectividade e contribuir para a redução da pressão sobre infraestruturas mais saturadas.

> “O mais importante é que o documento tenha uma diretriz que possa melhorar a qualidade logística do Brasil e reduzir custos, que é o essencial.”

Logística preparada para o futuro

Além da eficiência econômica, o PNL 2050 incorpora aspectos sociais, ambientais e climáticos ao planejamento. A metodologia considera a vulnerabilidade dos territórios aos riscos climáticos e busca antecipar impactos que possam afetar futuros investimentos.

Entre as diretrizes está o uso de indicadores de resiliência climática para orientar decisões de investimento. O documento também trata a infraestrutura de transportes como instrumento de integração territorial e acesso a direitos e serviços.

Nesse contexto, são consideradas, por exemplo, infraestruturas portuárias destinadas ao transporte de pessoas e de produtos da sociobiodiversidade e a importância das pistas de pouso para a conexão de comunidades localizadas em regiões remotas e terras indígenas.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Vosmar Rosa/MPor

MAPA define novo fluxo para DUIMPs em Santos

Procedimento organiza análises e inspeções para dar mais agilidade às importações



Foto: Reprodução/Internet

O Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA), por meio do VIGIAGRO/Santos, estabeleceu um novo fluxo para o tratamento das Declarações Únicas de Importação (DUIMPs) sujeitas à anuência do órgão no Complexo Portuário de Santos. A mudança foi formalizada pelo Ofício nº 48/2026 e busca tornar o processo mais organizado, previsível e eficiente.

O procedimento define com maior clareza as etapas que vão da análise documental à eventual inspeção física das cargas.

A avaliação dos documentos ficará a cargo das equipes responsáveis do Serviço de Controle das Cadeias de Abastecimento (SCCA), enquanto o VIGIAGRO/Santos realizará a inspeção presencial quando ela for necessária para subsidiar a decisão técnica.

Mais clareza para as operações

Com a padronização do fluxo, o MAPA pretende reduzir dúvidas e retrabalhos, além de ampliar a previsibilidade das operações. Caso sejam identificadas pendências durante a análise, os intervenientes serão comunicados para que adotem as providências necessárias.

Importadores e representantes legais também passam a ter papel importante no acompanhamento do processo. A orientação é monitorar continuamente o andamento das DUIMPs e manter a documentação exigida disponível e atualizada.

Documentos ausentes ou exigências atendidas de forma incompleta podem gerar solicitações adicionais e aumentar o tempo de análise.

Atenção às novas orientações

Para o Sindicomis Nacional e a ACTC, a definição de procedimentos mais claros contribui para reduzir incertezas e trazer mais eficiência e segurança às operações de importação.

As entidades reforçam que importadores, agentes de carga e demais intervenientes que atuam no Porto de Santos devem acompanhar as novas orientações e revisar seus procedimentos internos, especialmente em relação à documentação e ao monitoramento das DUIMPs.

Fonte: Sindicomis Nacional

Conheça os profissionais dos portos

Diferentes funções garantem o funcionamento e a segurança das operações portuárias

Mais do que navios, cargas e equipamentos, um porto também é feito por pessoas.

A rotina portuária depende da atuação integrada de diferentes profissionais, que trabalham em etapas como a chegada das embarcações, a atracação, a movimentação de mercadorias, a conferência de cargas, a segurança das áreas operacionais, a administração portuária e o apoio às operações.

Embora haja distinções entre os trabalhadores dos Portos Organizados (portos públicos) e dos Terminais de Uso Privado (TUPs – portos privados), em especial quanto à contratação, organização e gestão, cada tipo de carga e seus respectivos terminais exigem treinamento específico e coordenação especializada entre equipes.

Nos Portos Organizados, as regras relacionadas ao trabalho portuário estão elencadas na Lei nº 12.815/2013, Lei de Modernização dos Portos, já nos TUPs, impera a liberdade de regramento pela iniciativa privada.

Com o desenvolvimento tecnológico, surgiu também a necessidade de inserir no mercado de trabalho profissionais cada vez mais capacitados.

São esses trabalhadores que ajudam a garantir que navios, cargas, passageiros e tripulantes sejam atendidos conforme as regras de segurança, logística, fiscalização e controle aplicáveis ao setor.

Confira algumas das profissões que fazem parte da rotina portuária

Trabalhador da capatazia: atua na atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário.



Foto: Vosmar Rosa/MPor

Trabalhador da estiva: atua na atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação (o processo de fixação e amarração de cargas em navios, caminhões ou contêineres para evitar deslocamentos durante o transporte) e despeação (ato de soltar, desamarrar e retirar os dispositivos de travamento após a viagem), bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo.

Conferentes de carga: atuam na contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações.

Consertadores de cargas: atuam no reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição.

Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação.



Foto: Reprodução/Internet

Trabalhadores de bloco: atuam na atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

Administração portuária: atua nas diversas atividades envolvendo a administração portuária a exemplo dos setores contábeis, comerciais, jurídico, gestão das operações portuárias, dentre outros.

A organização do trabalho portuário, no campo dos Portos Organizados, também é tema de acompanhamento institucional.

No âmbito do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), o Fórum Permanente dos Trabalhadores Portuários (Portaria n.º 479, de 31 de outubro de 2023 e Portaria n.º 562, de 18 de dezembro de 2023) reúne representantes de trabalhadores, autoridades portuárias, federações patronais e profissionais, além de órgãos públicos correlacionados ao tema para debater políticas públicas, segurança, qualificação profissional e melhorias nas condições de trabalho nos portos brasileiros.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

ANTAQ reforça prevenção contra estiagem

Agência amplia monitoramento e prepara alternativas para reduzir impactos na logística amazônica

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) reforçou uma série de medidas preventivas para ampliar a capacidade de resposta do setor diante de eventuais restrições provocadas pela estiagem na Região Amazônica.

As ações envolvem planejamento, acompanhamento regulatório e fiscalizatório e preparação de alternativas operacionais para reduzir impactos sobre o transporte de passageiros e cargas e contribuir para a continuidade do abastecimento na região.

A estratégia considera a experiência dos ciclos hidrológicos de 2023 e 2024, quando estiagens severas levaram rios da Bacia Amazônica a níveis historicamente baixos.

Embora, até o momento, não esteja configurado para 2026 cenário de seca extrema semelhante ao observado nesses anos, a Agência vem se preparando para uma eventual nova ocorrência.

Desde maio, acompanha, em articulação com outros órgãos, a situação dos serviços de dragagem em rios estratégicos, como Madeira, Amazonas e Tapajós.



Foto: Reprodução/Gov Br

"A experiência dos últimos anos mostra a necessidade de antecipar riscos e adotar medidas preventivas para reduzir eventuais impactos sobre a logística e o abastecimento na Região Norte. Precisamos de uma abordagem prospectiva, antecipando os problemas, sem alardes desnecessários e atuando de forma coordenada com as diversas instituições", afirmou o diretor-geral da ANTAQ, Frederico Dias.

Regulação e Taxa de Seca

No campo regulatório, foi reiterada às empresas de navegação de contêineres com origem ou destino na Região Amazônica a obrigatoriedade de comunicação prévia sobre eventual instituição da Low Water Surcharge (LWS), conhecida como Taxa de Seca, ou cobrança equivalente associada a restrições hidrológicas.

A comunicação deve ocorrer com antecedência mínima de 30 dias e apresentar informações sobre o fato gerador, os serviços abrangidos, a base de cálculo e o período de aplicação.

As empresas também foram orientadas a fornecer elementos técnicos, operacionais, contábeis e econômico-financeiros que permitam avaliar os fundamentos da eventual cobrança, incluindo custos extraordinários e metodologia de cálculo.

O recebimento da comunicação não representa autorização, homologação ou reconhecimento da regularidade da cobrança.

Caso seja efetivamente instituída, deverão ser encaminhados relatórios quinzenais com informações sobre as condições hidrológicas, restrições operacionais, custos extraordinários incorridos e valores arrecadados.

“Como esse mercado não opera em regime de concorrência perfeita, é obrigação legal da Agência acompanhar de perto o assunto. Havendo diálogo e troca de informações, atuaremos de forma mais certeira e cirúrgica”, destacou Frederico Dias.

Fiscalização e planejamento

As ações de fiscalização também foram reforçadas, com acompanhamento das travessias que possam ser afetadas e monitoramento permanente das informações hidrológicas. O objetivo é identificar possíveis impactos sobre a prestação dos serviços e permitir a adoção tempestiva das medidas necessárias.

Paralelamente, empresas de navegação, portos organizados, terminais e demais agentes regulados que atuam na Região Amazônica foram orientados a desenvolver ou manter atualizados seus Planos de Contingência para Eventos Hidrológicos Extremos.

Entre as alternativas previstas estão embarcações de menor calado, reorganização de escalas, redistribuição e transbordo de cargas, ajustes operacionais e utilização de estruturas provisórias.

Os agentes deverão informar, no prazo de 15 dias do recebimento do Ofício Circular nº 6/2026/DG/ANTAQ, se já possuem plano, se o documento está em elaboração ou, caso optem por não elaborá-lo, apresentar manifestação fundamentada. A iniciativa tem caráter orientativo e busca fortalecer a preparação e a capacidade de resposta do setor.

> “A experiência dos últimos anos mostra a necessidade de antecipar riscos e adotar medidas preventivas para reduzir eventuais impactos sobre a logística e o abastecimento na Região Norte.”

Outorgas e alternativas operacionais

No âmbito das autorizações e outorgas, a preparação inclui tratamento célere a situações excepcionais que possam surgir com eventual agravamento das restrições de navegabilidade.

Poderão receber análise prioritária pedidos emergenciais para instalação e utilização de estruturas flutuantes e píeres provisórios, operações de transbordo ou baldeação de cargas, além do afretamento excepcional de embarcações adequadas a condições de menor calado.

As medidas integram uma estratégia de atuação preventiva baseada no monitoramento, na antecipação de riscos e na articulação com os agentes do setor e demais órgãos públicos.

A Agência seguirá acompanhando a evolução do cenário hidrológico e adotando, dentro de suas competências, as providências necessárias para preservar a regularidade das operações e a continuidade dos serviços na Região Amazônica.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Reprodução/Internet

Infraestrutura e logística em debate no Sudeste Export

Fórum discutiu caminhos para ampliar a integração dos modais e a competitividade do país

Os desafios e as oportunidades para a infraestrutura de transportes estão no centro dos debates do Sudeste Export, realizado em Vitória (ES) dia 14 de agosto.

O Fórum reuniu autoridades, empresários e especialistas para discutir caminhos para tornar a logística brasileira mais eficiente e competitiva. Durante o evento, o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, abordou as perspectivas para o setor e a importância de avançar em projetos estratégicos para a movimentação de cargas e pessoas no país.

Ao tratar da ampliação da infraestrutura de transportes, o ministro destacou que novos projetos, especialmente no modal hidroviário, precisam ser conduzidos com transparência, diálogo e participação dos diferentes setores envolvidos: “naturalmente, toda vez que começa um processo de concessão de um novo modo de transporte, particularmente no modal hidroviário, é preciso encarar com transparência, boa narrativa e diálogo, além de buscar parcerias com ambientalistas, povos indígenas e pessoas impactadas pela proposta. Mas também é indispensável discutir projetos essenciais para a eficiência logística e que geram mais oportunidades”, afirmou.



Foto: Daniel Fehr/MPor

Acesso aos portos

O acesso aos portos brasileiros também foi apontado por Tomé Franca como um dos principais desafios para o setor. Segundo o ministro, a ampliação da conectividade entre os diferentes modais é fundamental para melhorar o fluxo de cargas e elevar a eficiência da logística nacional.

Um dos maiores gargalos do setor portuário sempre foi o acesso aos portos. Por isso, o Plano Nacional de Logística 2050 foca nos modais hidroviário e ferroviário, dois meios que precisam ser encarados como uma necessidade. O que o Brasil precisa hoje é gerar mais oportunidade, conectividade e intermodalidade para alcançar, de fato, um novo patamar na logística brasileira”, ressaltou.

Infraestrutura de Transporte em debate

Organizado pelo Brasil Export, o Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes promoveu o debate sobre os desafios e as perspectivas para o desenvolvimento desses setores, com foco no diálogo, na geração de conhecimento e no incentivo à inovação.

O evento abordou a expansão e a modernização da infraestrutura nacional de transportes, incluindo ferrovias, rodovias, portos, aeroportos e hidrovias, além dos sistemas logísticos que integram esses modais. Os debates também consideraram a necessidade de ampliar investimentos e promover um desenvolvimento sustentável, capaz de fortalecer a competitividade do país e contribuir para a melhoria da qualidade de vida da população.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

Logística integrada leva o Brasil mais longe

Conexão entre diferentes modais fortalece o escoamento da produção brasileira



Foto: Divulgação/Instituto Brasil Logística

Antes de chegar a uma cidade do outro lado do mundo, um produto brasileiro pode percorrer milhares de quilômetros e passar por diferentes meios de transporte.

A soja colhida no interior do país, o minério extraído, a carne produzida em uma fazenda ou os equipamentos fabricados em uma indústria precisam de uma rede de transporte capaz de fazer uma conexão entre lugares e pessoas.

Em alguns casos, a carga sai da propriedade rural ou da indústria em um caminhão, que consegue chegar a regiões produtoras e fazer a ligação entre fazendas, fábricas, armazéns, terminais e estações ferroviárias ou portuárias. A partir daí, a carga pode seguir pelos trilhos ou pelos rios.

Nas ferrovias, a força está na capacidade de transportar grandes volumes por longas distâncias.

Para cargas como grãos, minérios e outros produtos de grande escala, os trilhos podem conectar regiões produtoras aos portos de maneira estratégica, reduzindo a necessidade de deslocamentos rodoviários em determinados trechos.

As hidrovias também desempenham papel importante, especialmente no Brasil que, atualmente, conta com cerca de 42 mil quilômetros de rede hidroviária, dos quais 20 mil são navegáveis. Em determinadas regiões, o transporte fluvial permite movimentar grandes quantidades de carga por longas distâncias, conectando áreas do interior a outros pontos da rede logística.

Ponto de encontro entre diferentes caminhos

Os portos funcionam como um grande ponto de encontro dessa cadeia. É onde cargas que chegaram por diferentes caminhos são recebidas, armazenadas, movimentadas e embarcadas para seguir viagem pelo mar. Quando o navio parte, começa nova etapa do percurso, pois a carga deixa o território brasileiro e segue por rotas marítimas até seu destino internacional.

No Brasil, os complexos portuários são importantes portas de entrada e saída da produção nacional. É por eles que passam mercadorias destinadas a diferentes partes do planeta e também produtos que chegam ao Brasil para abastecer o comércio e a população. Por isso, a eficiência de um porto também depende das conexões que existem antes dele.

Se um trecho apresenta dificuldades, todo o percurso pode sentir os efeitos. Quando os modais estão bem integrados, a carga encontra caminhos mais eficientes para chegar ao destino.

Essa integração é especialmente importante para um país de dimensões continentais como o Brasil.

Quanto mais conectados estiverem os diferentes modais, maiores são as possibilidades de organizar melhor os fluxos de carga e ampliar a capacidade de transporte.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

IBS e CBS: novas diretrizes para a transição

Plano prioriza orientação e correção preventiva durante a adaptação ao novo sistema tributário

A Receita Federal, o Comitê Gestor do IBS (CGIBS) e o Conselho Federal de Contabilidade (CFC) alinharam as diretrizes do Plano Nacional de Conformidade Tributária (PNCT), iniciativa voltada à adaptação dos contribuintes às novas exigências da Reforma Tributária do Consumo.

O plano prevê uma atuação inicialmente educativa e preventiva.

Durante o período de transição, a prioridade será orientar os contribuintes e permitir a correção de inconsistências relacionadas ao IBS e à CBS, especialmente na emissão e no preenchimento dos documentos fiscais, antes da adoção de medidas sancionatórias.

Contabilidade ganha papel estratégico

Outro ponto importante é a participação dos profissionais de contabilidade.

A proposta reforça sua atuação no acompanhamento das novas obrigações, na parametrização dos sistemas e na comunicação entre empresas e administração tributária.

A iniciativa também busca criar um ambiente de maior cooperação entre Fisco, contribuintes e contadores, reduzindo erros durante a implantação do novo modelo e permitindo que as empresas façam os ajustes necessários com mais segurança.

Para as empresas, o momento exige atenção aos sistemas, documentos fiscais e processos internos.

A transição para IBS e CBS vai além da área tributária e demanda integração entre contabilidade, tecnologia e gestão para que as novas exigências sejam incorporadas à rotina sem comprometer as operações.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Reprodução/Internet

Conheça os principais tipos de carga nos portos

Granéis, contêineres e carga geral exigem estruturas e operações específicas

Diariamente, diferentes tipos de mercadorias passam pelos portos brasileiros. Entre elas estão grãos, minérios, fertilizantes, combustíveis, veículos, alimentos, produtos industrializados e cargas transportadas em contêineres.

Para que essa movimentação aconteça, cada tipo de carga exige uma operação própria.

Algumas mercadorias são transportadas soltas, em grandes volumes, como os granéis. Outras seguem em contêineres padronizados ou são movimentadas como carga geral.

Em cada operação, são necessários equipamentos, estruturas de armazenagem e procedimentos específicos para embarque, desembarque e transporte.

Entender essas diferenças ajuda a compreender como funciona a logística portuária e por que os portos têm estruturas tão diversas.

Granéis sólidos, líquidos e gasosos

Os granéis estão entre os principais grupos de carga movimentados nos portos. Eles são transportados em grandes quantidades, sem embalagem individual, e podem ser divididos em granéis sólidos e granéis líquidos e gasosos.

Os sólidos são produtos secos movimentados em grande volume. Podem ser de origem vegetal, mineral ou industrial. Alguns exemplos são soja, milho, trigo, açúcar, minério de ferro, fertilizantes e carvão.

Para armazenagem, esse tipo de carga costuma exigir estruturas como silos, armazéns, moegas, correias transportadoras, carregadores de navio, descarregadores e equipamentos de controle ambiental.



Foto: Eduardo Oliveira/MPor

Esses recursos ajudam a reduzir perdas, proteger a carga da umidade e controlar a dispersão de poeira durante as operações.

Já os granéis líquidos e gasosos são cargas movimentadas em grandes volumes, geralmente por meio de navios-tanque, dutos, bombas e tanques de armazenagem.

Entre os exemplos estão petróleo e seus derivados, combustíveis, óleos vegetais, produtos químicos, gás liquefeito de petróleo e gás natural liquefeito.

No caso dos gases liquefeitos, o produto é mantido em estado líquido por meio de condições específicas de pressão ou temperatura, o que facilita o armazenamento e o transporte em maior volume.

Essas operações exigem cuidados específicos de segurança, prevenção de vazamentos, controle ambiental e monitoramento das condições de armazenagem e movimentação.

Contêineres

A carga conteinerizada é aquela transportada dentro de contêineres, unidades padronizadas que facilitam o transporte por navios, caminhões e trens.

O contêiner permite reunir diferentes mercadorias em uma mesma unidade de transporte, com mais facilidade de controle, empilhamento e transferência entre modais.

Entre os produtos transportados em contêineres podem estar alimentos industrializados, roupas, calçados, eletrônicos, peças automotivas, máquinas, produtos farmacêuticos, móveis, bebidas e bens de consumo.

Nos portos, esse tipo de carga exige pátios de contêineres, portêineres, guindastes, empilhadeiras, sistemas de rastreamento e áreas específicas para contêineres refrigerados, usados no transporte de produtos que precisam de controle de temperatura.

Uma sigla comum nesse tipo de operação é TEU, unidade usada no setor portuário para medir a quantidade de contêineres movimentados, tendo como referência o contêiner padrão de 20 pés.



Foto: Reprodução/Internet

Carga geral

Na carga geral, são reunidas mercadorias que não são movimentadas como granel. São cargas transportadas em unidades, volumes, peças, caixas, fardos ou equipamentos. Quando não estão acondicionadas em contêineres, podem ser classificadas como carga geral solta.

Entre os exemplos estão veículos, máquinas, equipamentos industriais, produtos siderúrgicos, bobinas, madeira, peças de grande porte e mercadorias embaladas.

Esse tipo de carga pode exigir guindastes, empilhadeiras, carretas especiais, rampas, pátios, armazéns e amarração adequada, principalmente quando envolve cargas pesadas, grandes dimensões ou itens que precisam de cuidado no manuseio.

Assim, cada tipo de carga movimentada nos portos exige planejamento, infraestrutura e equipes especializadas. Essa diversidade ajuda a explicar por que os portos contam com terminais diferentes, equipamentos próprios e procedimentos específicos para cada operação.

Na prática, a organização dessas cargas é parte essencial da logística que conecta produção, indústria, comércio, abastecimento e transporte no país.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

Força maior e hardship na logística internacional

Cláusulas contratuais ajudam a reduzir riscos diante de eventos que afetam custos e operações

Rupturas globais deixaram de ser exceção

A cadeia logística internacional atravessa um período em que eventos extraordinários passaram a interferir de forma recorrente no planejamento das empresas.

Conflitos geopolíticos, sanções, fechamento ou restrição de rotas marítimas e aéreas, eventos climáticos severos, congestionamentos portuários, indisponibilidade de equipamentos e elevação abrupta de custos podem alterar, em poucos dias, as condições econômicas e operacionais consideradas quando um contrato foi firmado.

Nesse ambiente, a discussão sobre força maior e hardship deixa de ser apenas jurídica. Ela passa a integrar a gestão cotidiana de riscos de freight forwarders, agentes de cargas, operadores logísticos, transportadores e demais empresas que participam do comércio exterior.

Força maior e hardship: conceitos próximos, efeitos diferentes

Embora frequentemente mencionados em conjunto, os institutos não são equivalentes.



Foto: Reprodução/Internet

A força maior está associada a acontecimento extraordinário, imprevisível ou inevitável capaz de impedir, suspender ou comprometer o cumprimento de determinada obrigação. Já o hardship ocorre quando a execução do contrato continua possível, mas um fato superveniente altera de maneira relevante sua equação econômica, tornando a prestação excessivamente onerosa ou produzindo desequilíbrio significativo entre as partes.

Em contratos logísticos internacionais, essa diferença é essencial. Um desvio obrigatório de rota, uma interrupção de espaço aéreo, uma sobretaxa extraordinária ou uma mudança abrupta no custo de execução pode não tornar o transporte impossível, mas pode modificar profundamente as premissas comerciais originalmente pactuadas. É nesse espaço que mecanismos claros de renegociação, comunicação e redistribuição de custos ganham importância.

FIATA reforça atenção aos riscos contratuais

A agenda internacional da FIATA – International Federation of Freight Forwarders Associations reforça a atualidade do tema. Em orientações recentes ao setor, a Federação chamou atenção para os impactos contratuais e securitários decorrentes de tensões geopolíticas e de alterações nas rotas globais.

Entre os pontos que merecem atenção estão a possibilidade de alteração ou suspensão de viagens, recuperação de custos adicionais, sobretaxas relacionadas a riscos de guerra, despesas decorrentes de desvios, demurrage e detention, cargas abandonadas, seguros, documentação comprobatória e a aplicação de cláusulas de força maior.

A FIATA também vem destacando a importância de instrumentos como suas Model Rules, o FBL/eFBL e guias de boas práticas para definição de responsabilidades e mitigação de riscos, especialmente quando o freight forwarder deixa de atuar apenas como intermediário e assume posição de transportador contratual.

O risco de ficar entre dois contratos

Para o agente de cargas, existe um aspecto particularmente sensível: a compatibilidade entre os compromissos assumidos perante o cliente e as condições contratadas com transportadores, armadores, companhias aéreas e demais fornecedores.

Se o contrato celebrado com o prestador prevê determinada possibilidade de alteração de rota, suspensão, sobretaxa ou limitação de responsabilidade, mas o contrato firmado com o cliente não reproduz adequadamente essa distribuição de riscos, o agente pode permanecer exposto entre duas relações contratuais distintas.

A revisão contratual deve, portanto, observar toda a cadeia de obrigações e não apenas cláusulas isoladas.

ANTAQ e a perspectiva brasileira

No Brasil, a discussão também dialoga com temas presentes no ambiente regulatório da ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários, como alocação de riscos, materialização de eventos extraordinários, cumprimento de obrigações e equilíbrio econômico-financeiro.

Contratos administrativos e contratos privados de logística possuem regimes jurídicos distintos e não devem ser confundidos.

Entretanto, existe uma questão econômica comum aos dois ambientes: quem suporta o risco quando um evento extraordinário modifica substancialmente o cenário considerado no momento da contratação?

Essa reflexão é especialmente relevante em uma atividade sujeita a fatores internacionais que muitas vezes escapam ao controle direto dos participantes da cadeia logística.

O que as empresas devem revisar agora

Diante desse cenário, o Sindicomis Nacional e a ACTC recomendam a revisão preventiva dos contratos, com atenção às definições de força maior e hardship, prazos de comunicação, mecanismos de renegociação, alteração de rotas, custos extraordinários, responsabilidades, seguros e formas de solução de controvérsias.

O objetivo é estabelecer regras claras, proporcionais e aplicáveis, capazes de reduzir riscos e preservar as relações comerciais diante de situações excepcionais.

Em uma cadeia logística cada vez mais sujeita a rupturas, informação e prevenção são fundamentais.

O Sindicomis Nacional e a ACTC seguem acompanhando as discussões internacionais e regulatórias para orientar associados e filiados e apoiar decisões mais seguras.

CONTRATOS BEM ESTRUTURADOS NÃO ELIMINAM RISCOS, MAS PROTEGEM RELAÇÕES, PRESERVAM NEGÓCIOS E REDUZEM LITÍGIOS.

Fonte: Sindicomis Nacional

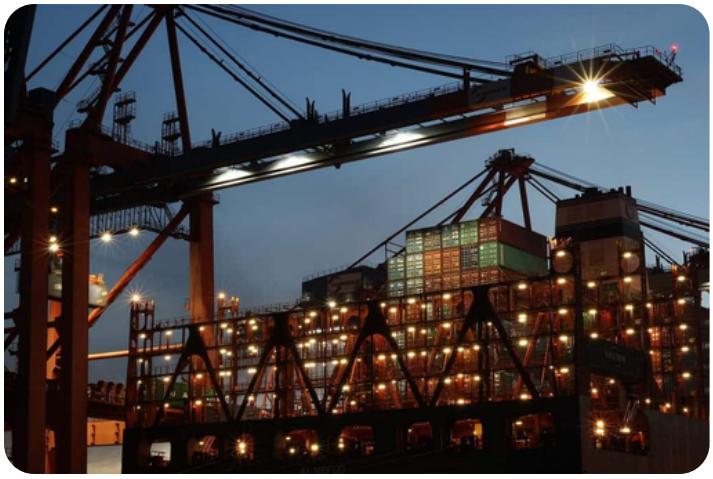


Foto: Reprodução/Internet

Rota Bioceânica abre novos caminhos para o Brasil

Corredor amplia o acesso ao Pacífico e cria oportunidades para o comércio com a Ásia

A consolidação da Rota Bioceânica de Capricórnio representa muito mais do que uma nova ligação rodoviária entre países sul-americanos.

O corredor que parte do Brasil, atravessa Paraguai e Argentina e alcança os portos do norte do Chile tem potencial para se tornar uma verdadeira plataforma continental de negócios, ampliando as possibilidades para o comércio exterior, a logística, os serviços, o turismo e os investimentos.

Para as empresas brasileiras, especialmente aquelas ligadas à cadeia do comércio internacional e da logística, acompanhar essa transformação desde agora pode fazer diferença na forma como irão ocupar esse novo mercado.

Uma nova alternativa para o comércio internacional brasileiro

Com cerca de 3.900 quilômetros de estradas, cinco passagens de fronteira e conexão entre quatro países, a Rota Bioceânica cria uma alternativa de acesso ao Oceano Pacífico e, consequentemente, aos mercados da Costa Oeste das Américas, Oceania e Ásia.

Para determinadas cargas destinadas à Ásia, estudos e comunicações oficiais apontam potencial de redução de aproximadamente 12 a 17 dias no trânsito marítimo, dependendo da origem, destino, porto utilizado e configuração da operação.

Esse ganho, entretanto, precisa ser analisado caso a caso, considerando custos terrestres, fronteiras, armazenagem, seguros, disponibilidade de navios e demais variáveis logísticas.

A relevância estratégica está justamente na possibilidade de ampliar escolhas.



Foto: Reprodução/Internet

A Rota Bioceânica não substitui Santos, Paranaguá ou outros corredores brasileiros. Ela acrescenta uma nova alternativa, aumentando a capacidade das empresas de avaliar rotas, prazos, custos e riscos. Em um cenário internacional marcado por congestionamentos, eventos climáticos, conflitos, acidentes e oscilações de frete, diversificar caminhos também contribui para tornar as cadeias de suprimentos mais resilientes.

Por que o Brasil investe nessa integração?

Grande parte da produção brasileira está localizada no interior do território e depende de extensos deslocamentos até os portos do Atlântico.

Para cargas originadas principalmente no Centro-Oeste e destinadas ao Pacífico ou à Ásia, uma saída complementar pelo Chile pode criar novas possibilidades de planejamento logístico e reduzir a concentração dos fluxos em poucos corredores.

A integração também possui uma dimensão econômica regional. Brasil, Paraguai, Argentina e Chile compartilham áreas com forte presença da agroindústria, mineração, energia, turismo e diferentes atividades de serviços. Ao conectar esses territórios, o corredor pode transformar regiões antes distantes dos principais centros em novos pontos de passagem, produção, distribuição, consumo e investimento.

A oportunidade começa antes da inauguração

Esperar que toda a estrutura esteja consolidada para somente depois analisar seus impactos pode significar chegar tarde a um mercado que já começou a se organizar.

Novas rotas logísticas movimentam negócios muito antes de atingirem sua plena maturidade. É nessa fase que começam o desenho das operações, a formação de alianças, a contratação de tecnologia, a estruturação jurídica e aduaneira, a qualificação de equipes e a aproximação com clientes, autoridades e parceiros internacionais.

Por isso, o momento é de inteligência comercial: estudar quais cargas apresentam aderência ao corredor, testar cenários, conhecer potenciais parceiros nos quatro países e identificar quais serviços poderão ser oferecidos ao longo dessa nova cadeia.

As oportunidades também estão ao alcance das pequenas e médias empresas

O novo corredor não será um mercado exclusivo dos grandes grupos econômicos.

Uma operação internacional depende de uma ampla cadeia de fornecedores e prestadores de serviços: agentes de cargas, comissárias de despacho, transportadores, operadores multimodais, armazéns, terminais, seguradoras, empresas de tecnologia, escritórios jurídicos, serviços aduaneiros e diversos outros negócios.



Foto: Reprodução/Internet

As possibilidades incluem desde soluções documentais e operações porta a porta até rastreamento, armazenagem, consolidação de mercadorias, gestão de riscos, manutenção de frota, serviços portuários e apoio a cargas urgentes.

O caminho para começar pode ser gradual: estudar uma determinada carga, escolher um cliente-piloto, estabelecer uma parceria internacional, comparar rotas ou acompanhar uma primeira operação.

Quem começa a compreender esse mercado desde cedo também começa a construir experiência, relacionamento e reputação antes do aumento da concorrência.

Muito além da carga

A transformação também alcança setores que, em um primeiro momento, podem parecer distantes do comércio exterior.

A circulação de pessoas e investimentos ao longo do corredor pode estimular turismo, hotelaria, alimentação, transporte de passageiros, eventos, conectividade e serviços financeiros.

Da mesma forma, o crescimento do fluxo tende a gerar demandas por energia, telecomunicações, saneamento, centros logísticos, oficinas, estacionamentos e infraestrutura de apoio.

Ou seja: a nova geografia econômica pode gerar oportunidades tanto diretamente sobre a rota quanto em hubs conectados a ela.

O corredor só será competitivo se as fronteiras funcionarem

Infraestrutura física, por si só, não garante eficiência.

O desempenho do corredor dependerá também de aduanas integradas, sistemas interoperáveis, fiscalização coordenada, segurança, infraestrutura de apoio, capacidade portuária, previsibilidade regulatória e serviços marítimos regulares.

Ainda existem gargalos e projetos necessários para que todo o corredor alcance a maturidade operacional esperada.

É justamente por isso que a preparação empresarial precisa caminhar junto à construção de um ambiente regulatório capaz de tornar essa integração efetivamente competitiva.

Sindicomis Nacional e ACTC: representação com visão de futuro

A Rota Bioceânica reúne comércio exterior, transporte internacional, infraestrutura, portos, aviação, tecnologia, turismo e investimentos em uma mesma agenda.

Por isso, o Sindicomis Nacional e a ACTC incluirão o tema em sua agenda institucional de curto prazo, buscando interlocução técnica com ANTT, ANTAQ e ANAC.

O objetivo é levar às autoridades a visão das empresas representadas, antecipar possíveis gargalos e contribuir para condições de segurança jurídica e operacional.

A interlocução com essas agências integra uma agenda institucional a ser desenvolvida, sem antecipar reuniões ou compromissos ainda não formalizados.

A atuação das entidades também será direcionada à ampliação da informação e à preparação das empresas para que negócios de diferentes portes possam identificar oportunidades e participar desse novo cenário de forma competitiva.

> “Nosso papel é mostrar às empresas, inclusive às menores e às que ainda observam essa transformação com cautela, que a Rota Bioceânica não é uma promessa abstrata.”

Visão da Presidência

“Nosso papel é mostrar às empresas, inclusive às menores e às que ainda observam essa transformação com cautela, que a Rota Bioceânica não é uma promessa abstrata. Ela começa a formar um novo mercado. Precisamos compreender, preparar e ocupar esses espaços antes que outros o façam”, afirma Luiz Ramos, presidente do Sindicomis Nacional e da ACTC.

Fonte: Sindicomis Nacional



Foto: Reprodução/Internet