sindicomis actc

ACONTECE

ANO 41 - ED.357 - SETEMBRO / 2026

Sindicomis Nacional e ACTC ampliam diálogo com a Receita Federal



Editorial
Depois das urnas, o desafio é preservar o diálogo, a segurança jurídica e manter as instituições olhando para frente.

Radar Aduaneiro e Tributário
Multas aduaneiras, IBS/CBS e Programa OEA estão entre os temas que exigem atenção das empresas.

ANTAQ lança sistema de investimentos portuários
Nova plataforma digitaliza o acompanhamento de contratos e investimentos no setor.

EDITORIAL

Não olhe para trás

Democracia não significa ausência de divergência e sim saber divergir, respeitar as instituições e permitir que elas continuem funcionando



Foto: Luiz Ramos, presidente Sindicomis Nacional | ACTC

No último domingo, o Brasil voltou às urnas. Milhões de brasileiros fizeram suas escolhas. Houve vencedores, derrotados, comemoração, frustração e divergências — como naturalmente acontece em qualquer democracia.

E talvez exista nisso uma reflexão importante também para nossas entidades. Democracia não significa que todos devam concordar. Significa exatamente o contrário: pessoas podem discordar, disputar projetos, questionar decisões e recorrer às instituições competentes.

Mas nenhuma eleição pode durar para sempre. Em determinado momento, a campanha precisa terminar para que a instituição possa continuar.

O DIREITO DE DISCORDAR

Nos últimos meses, Sindicomis Nacional e ACTC atravessaram um período de intensa discussão institucional e judicial.

É importante afirmar claramente: recorrer ao Poder Judiciário é direito de qualquer pessoa ou empresa. Fiscalizar também. Questionar decisões igualmente.

Esse direito jamais deve ser confundido com deslealdade institucional. Existe, entretanto, uma diferença entre exercer o direito de questionar e transformar sucessivas controvérsias em uma situação permanente de instabilidade.

Quando cada ato administrativo, assembleia, negociação coletiva ou decisão institucional passa a gerar uma nova frente de disputa, o problema deixa de atingir exclusivamente dirigentes ou grupos empresariais. Passa a atingir a própria entidade e, depois dela, todos aqueles que dependem de seu funcionamento.

UMA ELEIÇÃO NÃO PODE TER UMA URNA EM CADA VARA

A controvérsia envolvendo o processo eleitoral do Sindicomis Nacional percorreu diferentes instâncias e diferentes unidades do Poder Judiciário.

25ª Vara · 36ª Vara · 59ª Vara · 81ª Vara · Tribunal Regional do Trabalho.

Além de discussões administrativas e registrais. As decisões, competências e efeitos jurídicos dessas medidas continuam sendo analisados nos processos próprios.

Mas existe um fato institucional que não pode ser ignorado: uma eleição não pode permanecer indefinidamente sendo realizada novamente a cada processo ajuizado.

Até aqui, as controvérsias existentes não produziram decisão definitiva transitada em julgado proclamando uma chapa adversária vencedora ou autorizando um grupo opositor a simplesmente assumir a administração das entidades.

Enquanto a Justiça exerce sua função constitucional — que deve ser integralmente respeitada — as instituições também precisam continuar cumprindo a sua.

Empresas continuam funcionando. Trabalhadores continuam trabalhando. Contratos continuam sendo celebrados. Negociações coletivas continuam acontecendo. E entidades representativas não podem simplesmente fechar suas portas enquanto aguardam o último processo terminar.

EDITORIAL

ACTC E SINDICOMIS: INSTITUIÇÕES QUE CONTINUARAM FUNCIONANDO

Também é preciso separar aquilo que frequentemente aparece misturado nas discussões. ACTC e Sindicomis Nacional possuem personalidades jurídicas próprias.

A ACTC concluiu seu processo eleitoral e possui administração para o mandato 2026–2029.

O Sindicomis Nacional, por sua vez, realizou Assembleia de Aclamação em 16 de abril de 2026, enquanto as controvérsias jurídicas continuaram sendo discutidas nas instâncias próprias. Isso não elimina os processos existentes.

Mas demonstra algo fundamental: não houve abandono institucional. Enquanto advogados discutiam processos, as entidades continuaram atendendo empresas, acompanhando legislação, participando de reuniões institucionais, negociando relações de trabalho e defendendo o setor. Era exatamente isso que deveriam fazer.

QUANDO A DISPUTA CHEGA À MESA DO TRABALHADOR

Talvez o episódio mais emblemático tenha ocorrido na negociação da Convenção Coletiva de Trabalho 2026/2027.

Aquilo que deveria ser uma discussão essencialmente trabalhista e econômica acabou também alcançado pelos reflexos da controvérsia institucional.

E nesse momento surgiu uma pergunta inevitável: até onde uma disputa eleitoral pode avançar sem prejudicar pessoas que nunca participaram dela?

Segundo dados institucionais, estamos falando de um universo que alcança mais de 50 mil trabalhadores e mais de 3 mil empresas filiadas e associadas no Estado de São Paulo.

São empresas que precisam elaborar folhas de pagamento. Departamentos de recursos humanos que precisam aplicar reajustes e benefícios. Empresários que precisam conhecer seus custos. Trabalhadores que precisam saber quais são seus direitos. Famílias que dependem dessas relações. Nenhuma delas deveria tornar-se personagem involuntária de uma eleição sindical.

O DIÁLOGO PRODUZIU AQUILO QUE O CONFLITO NÃO CONSEGUIA PRODUZIR

Apesar das dificuldades, as negociações avançaram. A assembleia patronal permaneceu aberta. As propostas foram discutidas. Alterações foram submetidas novamente às empresas. Houve participação eletrônica e ratificação. Sindicomis Nacional e FEAAC continuaram negociando.

E, em 28 de setembro, a questão chegou a uma mesa de mediação no Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região, onde foram construídos encaminhamentos para a formalização do instrumento coletivo.

Independentemente das discussões jurídicas paralelas, esse episódio deixou uma lição muito simples: quando todos retornam à mesa, o setor avança.

Talvez seja justamente isso que esteja faltando em algumas outras discussões. Menos trincheiras. Mais mesa. Menos personalização. Mais instituição. Menos passado. Mais futuro.



Foto: Reprodução/IA

EDITORIAL

INSEGURANÇA JURÍDICA TEM PREÇO

Existe uma expressão utilizada frequentemente no mundo jurídico que algumas vezes parece distante da vida cotidiana: segurança jurídica.

Na realidade, ela é extremamente concreta. Segurança jurídica significa uma empresa conseguir planejar. Significa um trabalhador saber quais regras serão aplicadas ao seu contrato. Significa um departamento financeiro calcular seus compromissos. Significa uma entidade saber quem possui responsabilidade para assinar, representar, negociar e responder por seus atos.

Quando essa previsibilidade desaparece, alguém paga a conta. Às vezes é a empresa. Às vezes é o trabalhador. Quase sempre são os dois.

Por isso, judicialização não pode transformar-se em método permanente de administração institucional.

OPOSIÇÃO É PARTE DA DEMOCRACIA

Nenhuma diretoria deveria desejar unanimidade. Oposição fiscaliza. Questiona. Apresenta alternativas. E, muitas vezes, ajuda uma instituição a melhorar.

Mas existe enorme diferença entre fazer oposição e impedir que a instituição funcione. Quem vence uma eleição assume a responsabilidade de administrar. Quem perde conserva integralmente seu direito de fiscalizar, discordar e disputar novamente quando chegar o próximo processo eleitoral.



Foto: Reprodução/Internet

Essa alternância potencial é justamente uma das forças da democracia. O que nenhuma instituição suporta indefinidamente é permanecer em campanha permanente.

DEPOIS DAS URNAS, VEM A RESPONSABILIDADE

O Brasil foi às urnas. Nossas entidades também passaram pelas suas. Em ambos os casos, existe uma lição que merece ser preservada: podemos defender ideias diferentes sem destruir as instituições que permitem que essas próprias ideias sejam defendidas.

Os processos existentes seguirão seu curso. As entidades continuarão apresentando suas razões, respeitando decisões judiciais e utilizando os instrumentos legais disponíveis.

Da mesma maneira, o tempo e as instituições competentes permitirão dimensionar eventuais responsabilidades e prejuízos decorrentes de excessos que venham a ser comprovados. Sem ameaças. Sem revanche. Sem tribunal editorial. Porque responsabilidade também faz parte da democracia.

O Jornal Acontece não existe para julgar processos. Existe para registrar acontecimentos, provocar reflexão e defender aquilo que interessa coletivamente ao setor. E neste momento talvez a reflexão mais importante seja extremamente simples:quanto tempo e energia ainda pretendemos gastar olhando para trás?

Há empresas para representar. Há trabalhadores para proteger. Há uma reforma tributária em andamento. Há desafios no comércio exterior. Há logística, inovação, qualificação profissional e competitividade esperando respostas. Há um setor inteiro olhando para frente. As entidades também olharão.

Porque divergências fazem parte da história. Mas o futuro não pode esperar que todas elas terminem.

NÃO OLHE PRA TRÁS.

Luiz Ramos,
Presidente do Sindicomis Nacional | ACTC

Sindicomis Nacional e ACTC ampliam diálogo com a ANTAQ

Encontro em Brasília levou demandas das empresas à Agência e abriu novas frentes de participação do setor nas discussões regulatórias

O Sindicomis Nacional e a ACTC se reuniram com a Direção-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), em Brasília, para apresentar demandas das categorias representadas e fortalecer a interlocução sobre questões que afetam as operações logísticas e o comércio exterior.

Entre os principais assuntos discutidos estiveram alterações unilaterais nos valores dos fretes, cobranças de detention, dificuldades na devolução de contêineres e possíveis restrições operacionais relacionadas ao CNPJ das empresas. Também entraram na pauta os impactos do IBS e da CBS sobre os fretes, a mediação de conflitos e a necessidade de maior transparência no acesso aos processos administrativos.

A ANTAQ informou que analisará as situações apresentadas pelas entidades. Como parte dos encaminhamentos, o Sindicomis Nacional também deverá reunir casos concretos relatados pelos associados sobre alterações unilaterais nos valores dos fretes, contribuindo com subsídios técnicos para o acompanhamento do tema.

Participação na Agenda Regulatória

O encontro também abriu espaço para ampliar a participação técnica do setor na Agenda Regulatória da ANTAQ.

Entre os pontos destacados estão os itens relacionados à sobre-estadia de contêineres e às responsabilidades dos agentes intermediários, temas nos quais a experiência das empresas representadas pode contribuir para as discussões. Os estudos deverão passar posteriormente por consulta pública.

Outro avanço foi a apresentação da Universidade Sindicomis e da possibilidade de cooperação com a ANTAQ em iniciativas de capacitação e difusão da cultura regulatória. A proposta será analisada pela Agência.

Para o presidente do Sindicomis Nacional e da ACTC, Luiz Ramos, a presença nesses espaços permite levar aos órgãos responsáveis as dificuldades vivenciadas pelas empresas e contribuir tecnicamente para a construção de um ambiente mais previsível e seguro.

A reunião reforçou a continuidade do diálogo entre as entidades e a ANTAQ. O Sindicomis Nacional e a ACTC seguirão acompanhando os encaminhamentos das demandas apresentadas e as oportunidades de participação do setor nas próximas discussões regulatórias.

Fonte: Sindicomis Nacional



Foto: Divulgação/Sindicomis Nacional

Entidades levam demandas dos agentes de cargas à ANAC

Encontro abordou os impactos do Direct Air Waybill e o equilíbrio entre responsabilidades e controle nas operações aéreas internacionais



Foto: Divulgação/Sindicomis Nacional

O Sindicomis Nacional e a ACTC participaram, em 24 de agosto, de uma reunião com representantes da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), em Brasília, para discutir questões que podem impactar os agentes de cargas e as operações de transporte aéreo internacional.

O principal tema foi a orientação relacionada ao Direct Air Waybill (DAWB), discutida no âmbito da International Air Transport Association (IATA), e seus possíveis efeitos sobre as responsabilidades atribuídas aos agentes de cargas.

A preocupação das entidades é evitar que esses profissionais sejam responsabilizados por informações ou irregularidades que estejam fora de sua capacidade de conhecimento, inspeção ou controle.

Em muitas operações, o agente atua como intermediário e recebe mercadorias já embaladas e fechadas, sem acesso ao conteúdo ou condições de verificar integralmente cada volume.

Por isso, o Sindicomis Nacional e a ACTC defenderam que a responsabilidade esteja relacionada ao poder de decisão, ao acesso às informações e à possibilidade concreta de prevenir determinada irregularidade.

A discussão também envolve agentes certificados como Operadores Econômicos Autorizados (OEA), diante das responsabilidades relacionadas à segurança e à conformidade da cadeia logística. Situações como a contaminação de cargas por produtos ilícitos foram citadas como exemplos da necessidade de critérios proporcionais e juridicamente seguros.

Documento será analisado pela ANAC

Durante a reunião, a ANAC esclareceu os limites de sua atuação e informou que o documento protocolado pelo Sindicomis Nacional e pela ACTC será analisado internamente e encaminhado às áreas técnicas competentes. A avaliação poderá considerar impactos regulatórios, econômicos e de segurança, além da eventual necessidade de diálogo com outros órgãos públicos, como Receita Federal e Polícia Federal.

As entidades também colocaram suas equipes técnicas à disposição, juntamente com a FIATA, para fornecer informações complementares e contribuir com a análise do tema.

O encontro ainda abordou os possíveis impactos do IBS e da CBS sobre o frete internacional e os serviços prestados pelos agentes de cargas. Outro ponto foi a Universidade Sindicomis, apresentada como uma possibilidade de aproximação com a ANAC para iniciativas de capacitação e disseminação de conhecimentos sobre legislação, regulação e boas práticas.

A reunião reforçou a atuação do Sindicomis Nacional e da ACTC no acompanhamento de mudanças regulatórias e operacionais, levando às autoridades questões que afetam as empresas representadas e contribuindo tecnicamente para a construção de soluções alinhadas à realidade do setor.

Fonte: Sindicomis Nacional

Governo anuncia medidas para reduzir impacto das oscilações do petróleo

Redução de tributos sobre gasolina e etanol e subvenção ao diesel buscam amenizar os efeitos da volatilidade dos preços internacionais dos combustíveis

O Governo Federal anunciou no dia 09 de setembro, a redução das alíquotas de PIS/Pasep e Cofins sobre gasolina e etanol hidratado e a autorização para concessão de subvenção econômica ao óleo diesel de uso rodoviário, em um contexto de volatilidade dos preços internacionais do petróleo e de restrições na oferta associadas a conflitos geopolíticos. As medidas foram apresentadas em coletiva de imprensa dos ministérios da Fazenda e do Planejamento e Orçamento.

Para a gasolina, as alíquotas de PIS/Pasep e Cofins foram reduzidas em R$ 0,63 por litro. No caso do etanol hidratado, as duas contribuições foram zeradas, com redução tributária de R$ 0,19 por litro.

As alterações valem até 9 de outubro e incidem sobre a importação e a comercialização dos combustíveis, nos termos previstos no decreto, com exceção da gasolina de aviação.

A mudança na tributação da gasolina substitui e amplia os efeitos da subvenção prevista na Medida Provisória nº 1.358/2026, no valor de R$ 0,44 por litro, cuja vigência termina nesta quarta-feira.

Com a redução, a carga tributária de PIS/Pasep e Cofins sobre a gasolina passa a R$ 0,16 por litro.



Foto: Reprodução/EBC

Para o óleo diesel de uso rodoviário, a Medida Provisória autoriza a União a conceder subvenção econômica a produtores e importadores enquanto persistir a instabilidade na oferta de combustíveis associada a conflitos geopolíticos.

O valor por litro será definido por ato do Ministério da Fazenda e poderá ser alterado, interrompido ou prorrogado conforme as condições do mercado.

No primeiro período, a subvenção será de R$ 1,00 por litro. Os agentes que aderirem ao mecanismo deverão deduzir do preço de venda o montante correspondente à subvenção e registrar o desconto na nota fiscal.

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) fará a habilitação dos participantes, o acompanhamento dos preços e o pagamento da subvenção.

Cenário internacional

O mercado internacional de petróleo permanece sujeito a oscilações. O preço do Brent voltou à faixa de US$ 100 por barril, acima dos níveis observados antes do acirramento dos conflitos. No caso do diesel, a elevação dos custos internacionais de refino afeta o custo de abastecimento do mercado doméstico.

Mais de 25% do diesel consumido no Brasil é proveniente de importações.

A subvenção tem caráter temporário, e o valor e a duração do mecanismo poderão ser modificados conforme as condições de oferta e preços e a disponibilidade orçamentária e financeira.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

Hidrovias integram diferentes modais no transporte de cargas

PNL 2050 prevê conexões entre hidrovias, portos, rodovias e ferrovias para melhorar os fluxos logísticos no país

O transporte de uma carga por hidrovia faz parte de uma viagem que começa muito antes do embarque no rio e, muitas vezes, termina longe dele. Os produtos precisam chegar aos terminais por rodovias ou ferrovias e, depois do trecho fluvial, podem seguir novamente por terra ou ser transferidos para navios até chegar ao destino.

Essa sequência mostra que a hidrovia é parte de uma rede formada também por portos, estradas e ferrovias. Quando um desses elos não funciona adequadamente, toda a operação pode ser afetada.

Essa visão orienta o Plano Nacional de Logística 2050 (PNL 2050), que considera as diferentes etapas da viagem para identificar gargalos e planejar rotas integradas. Segundo o documento, os eixos são conjuntos de investimentos em infraestrutura que, de maneira coordenada, atendem a fluxos considerados estratégicos para o país, tanto de cargas quanto de passageiros.

Da origem ao destino

O percurso pode começar em uma fazenda, indústria, área de mineração ou centro de distribuição. Desses locais, os produtos seguem por rodovias ou ferrovias até os terminais localizados às margens dos rios.

É nessas instalações que as cargas são recebidas, armazenadas e transferidas para as embarcações. Depois da viagem fluvial, podem voltar a caminhões ou trens, seguir para centros consumidores ou ser embarcadas em navios com destino a outras regiões.

Por isso, a localização, a capacidade e os acessos dos terminais influenciam o desempenho de todo o corredor. Mesmo que a hidrovia apresente boas condições de navegação, a operação pode enfrentar dificuldades se as instalações não comportarem o volume transportado ou não tiverem conexões terrestres adequadas.

Conexões no Arco Norte

No PNL 2050, essa integração é planejada a partir de corredores que reúnem diferentes meios e estruturas de transporte. No Arco Norte, por exemplo, o plano relaciona hidrovias a rodovias, ferrovias, terminais e portos para conectar as diferentes etapas do percurso da carga.

No eixo de conexão ferroviária-hidroviária, o PNL 2050 prevê melhorias na hidrovia do Tapajós, entre Itaituba e Santarém, e em trechos das hidrovias do Amazonas e do Estreito de Breves. Esses investimentos são planejados em conjunto com a implantação da Ferrogrão e a expansão de complexos portuários nos estados do Pará, Amapá e Amazonas.

No eixo de conexão rodoviária-hidroviária, esses trechos navegáveis estão relacionados às ampliações das BRs 163 e 230 e às instalações portuárias da região.

Ao reunir esses empreendimentos em um mesmo corredor, o planejamento permite observar a rota completa: a chegada dos produtos por terra, a transferência para as embarcações, o percurso pelos rios e a conexão com os portos que dão continuidade à viagem.



Foto: Divulgação/Sedecti Amazonas

Integração Amazônica

A mesma visão está presente no eixo de Integração Amazônica. O planejamento reúne melhorias nas hidrovias dos rios Amazonas, Madeira, Juruá, Solimões, Negro, Branco, Mamoré e Guaporé, além do Estreito de Breves.

Esses trechos estão associados a rodovias como as BRs 319, 364, 174, 429 e 156, além de complexos portuários e terminais distribuídos pela região Norte.

Na Amazônia, essa integração também tem importância social. As hidrovias são fundamentais para o abastecimento das cidades, o deslocamento das pessoas e o acesso a bens e serviços.

O próprio plano reconhece que, na região Norte, as hidrovias e os aeródromos representam a principal e, em alguns casos, a única infraestrutura de transporte e mobilidade disponível.

Uma rede conectada

A integração também alcança os corredores marítimos. Na rota de cabotagem entre a região Sul e Manaus, por exemplo, o planejamento reúne instalações portuárias ao longo da costa, conexões terrestres e trechos fluviais de acesso à capital amazonense.

O exemplo demonstra que a viagem marítima também depende do que acontece antes do embarque e depois do desembarque. Os produtos precisam chegar aos portos e, na etapa seguinte, ser distribuídos aos destinos finais.

Mais que melhorar trechos isolados, o desafio é fazer com que hidrovias, terminais, portos, rodovias e ferrovias funcionem de maneira coordenada. É essa conexão que permite aproveitar o potencial da navegação, fortalecer o abastecimento e ampliar as alternativas de transporte no país.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Reprodução/Internet

Cabotagem pode reduzir emissões no transporte de cargas

Eficiência depende do volume transportado e da integração com outros modais

Um navio consome grande quantidade de combustível durante uma viagem. Ainda assim, pode emitir proporcionalmente menos gases de efeito estufa.

A explicação está, principalmente, na quantidade de carga que consegue transportar de uma só vez. Uma embarcação pode movimentar milhares de toneladas em uma única viagem. Dessa forma, o consumo de combustível e as emissões são distribuídos por uma quantidade muito maior de mercadorias.

Essa capacidade ajuda a explicar por que a cabotagem pode reduzir emissões em determinadas operações logísticas. O resultado, porém, não depende apenas da viagem marítima.

Também entram no cálculo os trajetos rodoviários até os portos, a ocupação do navio, as distâncias percorridas e as operações realizadas nos terminais.

A cabotagem é a navegação entre portos ou pontos do território brasileiro. Pode ocorrer pelo mar ou combinar rotas marítimas e vias navegáveis interiores. Diferentemente da navegação de longo curso, ligada ao comércio internacional, transporta cargas dentro do país. A definição está prevista na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

Em 2025, os granéis líquidos e gasosos, especialmente petróleo e gás natural, predominaram na cabotagem brasileira. O modal também transportou cargas em contêineres, como alimentos, eletrodomésticos, roupas, produtos químicos e outros bens destinados ao mercado interno.

Eficiência vem da escala

Uma das unidades utilizadas para comparar diferentes meios de transporte é a tonelada-quilômetro, ou tkm.

Ela representa o transporte de uma tonelada de carga por um quilômetro e permite relacionar o volume movimentado, a distância percorrida e as emissões geradas.

Como referência internacional, os fatores de conversão publicados pelo governo britânico para 2025 apontam emissão média de aproximadamente 16 gramas de dióxido de carbono equivalente por tonelada-quilômetro para um navio de carga.

No transporte de contêineres, levantamento da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) mostrou que os navios de bandeira brasileira empregados na cabotagem tinham, em 2021, capacidade média de aproximadamente 3,1 mil TEUs.

O TEU corresponde a um contêiner de 20 pés. Como um contêiner de 40 pés equivale a dois TEUs, um navio com capacidade para 3,1 mil TEUs pode oferecer espaço equivalente ao de aproximadamente 1.550 carretas, considerando um contêiner de 40 pés por veículo.

A comparação é ilustrativa. O número efetivo de viagens depende do peso e do tipo da carga, do tamanho dos contêineres, da ocupação do navio e dos limites estabelecidos para o transporte rodoviário.



Foto: Reprodução/Gov Br

Distância até o porto também entra na conta

A cabotagem tende a ser mais eficiente em operações com longas distâncias, grandes volumes, demanda regular e origem e destino próximos dos portos. Essa vantagem pode diminuir quando a carga precisa percorrer trechos extensos por rodovia antes do embarque ou depois do desembarque.

Transbordos, refrigeração, deslocamentos sem carga e operações realizadas nos terminais também geram emissões e precisam ser considerados. Com base nos fatores internacionais citados, o transporte de uma tonelada por 2 mil quilômetros pelo mar geraria aproximadamente 32 quilos de dióxido de carbono equivalente.

O cálculo mostra por que a avaliação ambiental precisa considerar toda a operação, desde a origem da carga até o destino final.

Tecnologia ajuda a reduzir o consumo dos navios

A eficiência das próprias embarcações também influencia o resultado. Ajustes de velocidade e rota, manutenção e limpeza do casco, aperfeiçoamento de motores e hélices, recuperação de calor e sistemas híbridos com baterias estão entre as medidas capazes de reduzir o consumo de energia.

Outras tecnologias permitem fornecer eletricidade ao navio enquanto permanece atracado, utilizar o vento como apoio à propulsão ou criar uma camada de ar entre o casco e a água para diminuir o atrito durante a navegação.

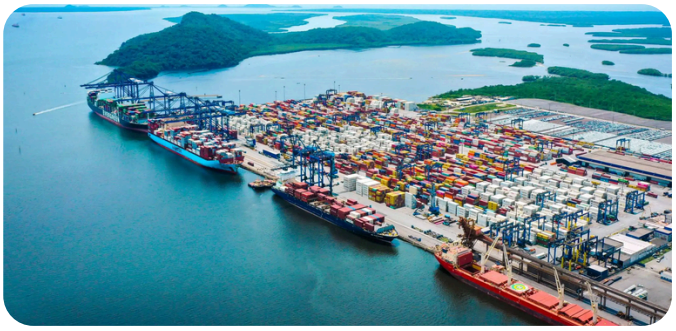


Foto: Reprodução/Internet

O setor também pesquisa ou utiliza combustíveis como biodiesel, biometano, etanol, metanol de baixo carbono, amônia, hidrogênio e opções sintéticas. Cada alternativa apresenta custos, níveis de desenvolvimento e necessidades específicas de infraestrutura.

No Brasil, já foram realizados testes com etanol e autorizados a comercialização e o uso do VLS B24, combustível marítimo de baixo teor de enxofre misturado a 24% de biodiesel. Segundo a Petrobras, o produto pode ser utilizado em motores existentes e reduzir em aproximadamente 20% as emissões de gases de efeito estufa ao longo de seu ciclo de vida. O percentual pode variar de acordo com a origem da matéria-prima.

No cenário internacional, a Organização Marítima Internacional estabeleceu como meta alcançar emissões líquidas zero na navegação internacional por volta de 2050. A estratégia prevê ainda reduzir a intensidade de carbono do setor em pelo menos 40% até 2030, em comparação com 2008, e ampliar o uso de tecnologias e combustíveis de emissão zero ou próxima de zero.

Integração entre os transportes define o resultado

A cabotagem não elimina a participação dos caminhões na cadeia logística. Seu potencial está justamente na integração entre diferentes meios de transporte: os navios percorrem os trechos em que a capacidade de carga proporciona maior eficiência, enquanto o transporte rodoviário atende às etapas que exigem maior capilaridade e flexibilidade.

Por isso, não basta comparar isoladamente um navio e um caminhão. Para medir as emissões de uma operação, é necessário considerar todo o percurso da mercadoria, incluindo coleta, transporte até o porto, operações nos terminais, viagem marítima e entrega ao destino.

Navios com boa ocupação, terminais eficientes e trajetos terrestres mais curtos e planejados podem ampliar a vantagem ambiental da cabotagem e contribuir para reduzir as emissões no transporte de grandes volumes pelo país

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

Regime Especial de Tributação para Serviços de Datacenter é sancionado

Novo regime cria incentivos fiscais para data centers e estabelece contrapartidas para adesão aos benefícios

O Regime Especial de Tributação para Serviços de Datacenter (Redata) foi sancionado no dia 15 de setembro.

A legislação estabelece um novo regime tributário para a instalação de data center no Brasil.

A medida faz parte de um conjunto de ações da economia de baixo carbono. A criação do Redata estava prevista no Projeto de Lei 278/2026.

Em 1º de setembro, a proposta foi aprovada pelo Senado Federal, após ter recebido o aval da Câmara dos Deputados.

Podem participar do novo regime os centros de processamento voltados à armazenagem, ao processamento e à gestão de dados e aplicações digitais, incluindo, entre outros, computação em nuvem, processamento de alto desempenho, treinamento e inferência (geração de respostas) por modelos de inteligência artificial.

Contrapartidas

As contrapartidas das empresas incluem fontes de energia renovável ou de baixa emissão, como solar, eólica e hidrelétrica.

As empresas interessadas em participar do Redata devem assumir alguns compromissos, entre eles, direcionar ao mercado interno pelo menos 10% do fornecimento efetivo de processamento, armazenagem e tratamento de dados; atender a critérios de sustentabilidade a serem definidos em regulamento; honrar toda a demanda contratual de energia elétrica com contratos de suprimento ou com autoprodução a partir de fontes limpas ou renováveis; apresentar Índice de Eficiência Hídrica para resfriamento dos equipamentos igual ou inferior a 0,05 litro de água/kWh; e fazer investimentos no país equivalentes a 2% do valor dos produtos comprados no mercado interno ou importados com o benefício fiscal.

Atualmente, cerca de 60% dos dados dos brasileiros estão fora do Brasil. As empresas que aderirem ao Redata devem investir em pesquisa no Brasil, com universidades e empresas brasileiras, além de reservar capacidade para instituições nacionais.

Incentivos

Os incentivos assegurados pelo Redata preveem cinco anos de suspensão de tributos na compra — dentro ou fora do Brasil — de componentes eletrônicos e outros produtos de tecnologias da informação e comunicação.

A empresa que vender os equipamentos também poderá ser beneficiada, mas somente no caso de produtos empregados na fabricação dos computadores a serem utilizados nos data centers.

A entrada das empresas no Redata deverá ser autorizada pelo Ministério da Fazenda. Como condição para ter acesso aos benefícios, elas precisam estar em dia com os tributos federais

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Reprodução/EBC

ANTAQ lança sistema para monitorar investimentos portuários

Nova plataforma digitaliza o acompanhamento de contratos e substitui o envio manual do RAPIR



Foto: Reprodução/Gov Br

O novo Sistema de Acompanhamento de Investimentos (SAI) foi divulgado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) em 17 de setembro, no auditório do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), em Brasília (DF).

O workshop foi promovido pela Superintendência de Fiscalização e Coordenação (SFC) da Agência, com o objetivo de apresentar a ferramenta que tornará mais organizado e integrado o acompanhamento dos investimentos previstos em contratos de arrendamento e nos contratos de adesão.

A Agência apresentou as funcionalidades do sistema, os perfis de acesso e as etapas do fluxo de acompanhamento. O SAI substitui o envio manual do Relatório de Acompanhamento de Projeto de Investimento Realizado (RAPIR) em PDF por um fluxo digital padronizado.

Em um único ambiente, ficam reunidos os contratos e os respectivos acompanhamentos enviados pelos regulados, permitindo o cadastro, o envio, a análise e a aprovação das informações.

Segundo o gerente de Planejamento e Inteligência da Fiscalização da ANTAQ, Pedro Soares, a criação do SAI partiu de uma necessidade identificada no acompanhamento dos investimentos.

Até então, as empresas preenchiam o RAPIR e encaminhavam o documento à Agência, o que dificultava a consolidação e a comparação das informações. O novo sistema transforma essas informações em uma base estruturada. Para as empresas, a ferramenta oferece um ambiente único, com validações automáticas e notificações a cada etapa. Para a fiscalização, permite acompanhar a carteira de investimentos de forma segura.

Entre os recursos apresentados estão o preenchimento de informações financeiras e físicas dos investimentos, notificações automáticas por e-mail, validações realizadas pelo próprio sistema e registro das alterações efetuadas, com informações sobre usuário, data e valores.

O fluxo envolve diferentes perfis, como regulado, autoridade portuária, fiscal e outorga. Conforme a etapa, é possível analisar, aprovar ou devolver o acompanhamento para correção, com registro das justificativas e comunicação automática aos responsáveis. Em contratos de adesão, o envio segue diretamente do Regulado para a Fiscalização.

A apresentação também mostrou o painel financeiro do SAI, que reúne informações da carteira de investimentos e permite visualizar a evolução dos recursos, a distribuição por região e dados dos contratos monitorados.

Próximas etapas

O SAI foi desenvolvido com proposta de evolução contínua. A primeira entrega contempla o fluxo de acompanhamento do RAPIR. Entre as próximas etapas estão o refinamento do sistema, o controle de prazos e o controle detalhado.

O acesso à plataforma é feito por meio da conta gov.br, sem a necessidade de uma senha específica para o sistema.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

Dia Marítimo Mundial valoriza profissionais do setor

Data destaca a importância da segurança, da sustentabilidade e de quem mantém o transporte marítimo em movimento

O café brasileiro servido em outro país, o combustível que abastece veículos e os componentes de um celular percorrem milhares de quilômetros a bordo de um navio até chegar ao destino. Mas para que isso aconteça, é preciso muito mais do que embarcações: há profissionais planejando viagens, operando portos, conduzindo navios e cuidando da segurança de pessoas e cargas.

O Dia Marítimo Mundial, celebrado em 24 de setembro, dá visibilidade a esse trabalho e a uma atividade presente na vida cotidiana, mesmo de quem mora longe do litoral. Promovida pela Organização Marítima Internacional (IMO), agência especializada das Nações Unidas, a data destaca a importância da navegação para o comércio e o abastecimento, além da necessidade de manter rotas seguras e proteger os oceanos.

Muito além do navio

Mais de 80% do volume do comércio mundial de mercadorias é transportado por navios, segundo a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD, na sigla em inglês). O número ajuda a dimensionar o setor, mas cada viagem depende de pessoas em diferentes funções; em terra e no mar.

Antes de uma carga chegar às prateleiras, trabalhadores recebem e movimentam mercadorias nos portos, organizam embarques e acompanham operações. A bordo, tripulações conduzem as embarcações, monitoram equipamentos e enfrentam as condições de cada percurso. Há ainda profissionais responsáveis pelo planejamento das rotas e pela segurança da navegação.

Uma única embarcação pode levar milhares de contêineres com alimentos, roupas, medicamentos, máquinas e equipamentos eletrônicos.

Quando uma rota é interrompida por conflitos, acidentes ou eventos climáticos extremos, os efeitos são sentidos até muito longe dali. Entregas atrasam, o abastecimento fica mais difícil e os custos de transporte aumentam.

No Brasil não é diferente. Responsáveis por mais de 95% do nosso comércio com o mundo, os portos têm papel fundamental para a vida das pessoas e para a economia do país.



Foto: Divulgação/Marinha do Brasil

Segurança que começa antes da viagem

Uma viagem segura começa bem antes de o navio deixar o porto. A embarcação precisa estar em condições de operar, a tripulação deve estar preparada e a rota precisa ser planejada com informações atualizadas sobre o tempo e as condições de navegação.

Sinalização, cartas náuticas e organização do tráfego ajudam a prevenir colisões, encalhes e outros acidentes. Esses cuidados protegem quem trabalha a bordo, as equipes envolvidas nas operações portuárias, as cargas e o meio ambiente.

Como os navios atravessam águas de diferentes países, a cooperação internacional também é fundamental.

Normas compartilhadas orientam a construção e a operação das embarcações, a proteção das tripulações e a prevenção da poluição marinha.

O oceano também precisa de cuidado

Mares e oceanos por onde passam navios possuem biomas próprios que precisam ser preservados, além de fornecerem alimentos e regularem o clima. Manter essa cadeia viva, minimizando impactos provocados pela navegação, é um dos desafios enfrentados por quem trabalha no setor marítimo.

Isso envolve prevenir derramamentos, gerenciar corretamente os resíduos e reduzir as emissões da atividade. Embarcações mais eficientes, combustíveis de menor emissão, sistemas de propulsão híbrida, planejamento das rotas e corredores marítimos descarbonizados estão entre as soluções desenvolvidas para diminuir os impactos da navegação.

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) atua na formulação e na coordenação de políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do setor portuário e da navegação.

A atuação inclui a modernização da infraestrutura, o aprimoramento das condições de operação dos portos e o fortalecimento da navegação, além da incorporação de soluções que contribuam para mais segurança, eficiência e sustentabilidade no transporte marítimo.

Ao cuidar dessa estrutura, o MPor contribui para manter funcionando uma rede que conecta o Brasil ao mundo e também aproxima diferentes regiões do país.

É essa rede, sustentada pelo trabalho de profissionais em terra e no mar, que permite que alimentos, combustíveis, máquinas, medicamentos e tantos outros produtos cheguem ao seu destino.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

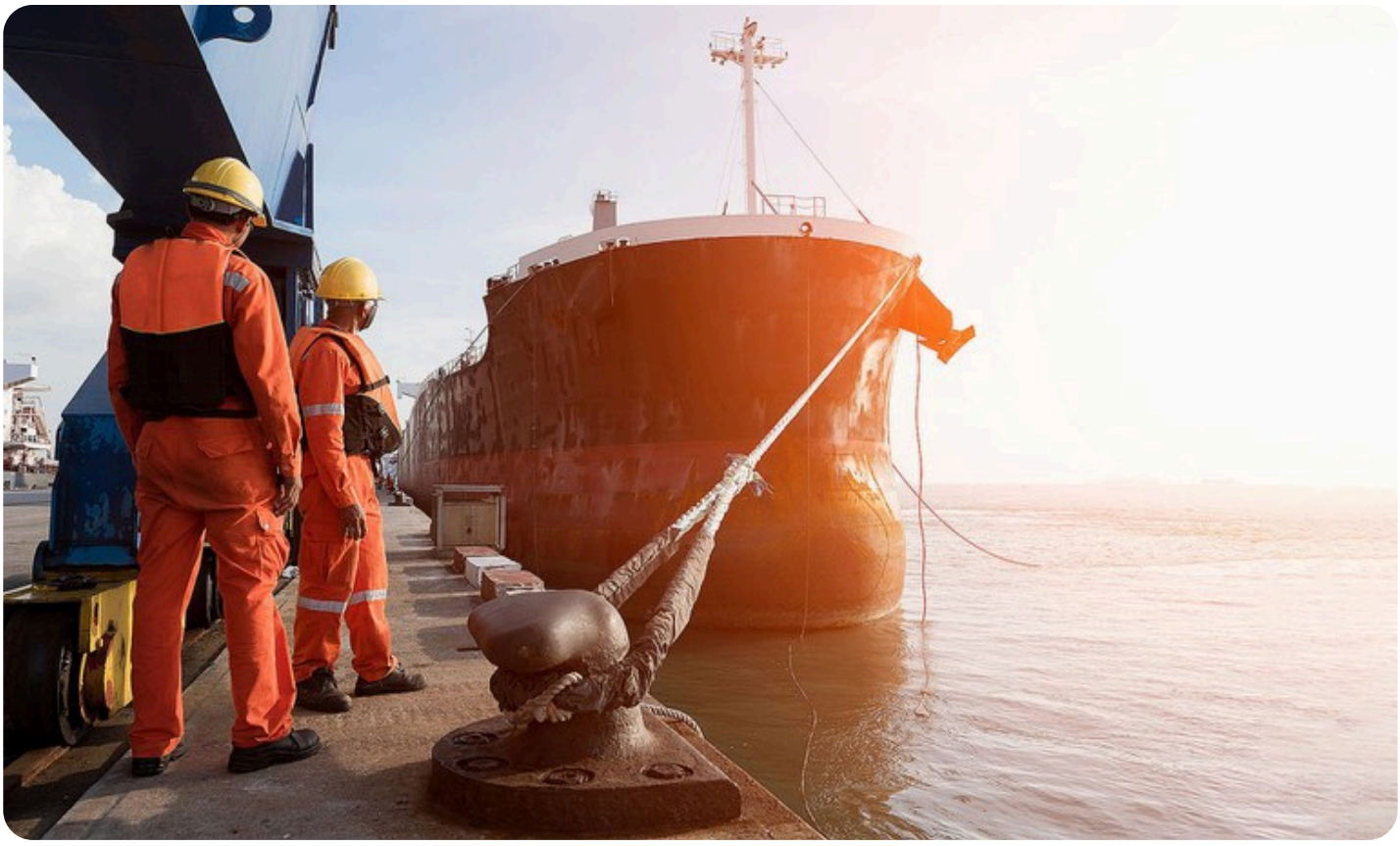


Foto: Reprodução/Internet

Uso de drones amplia recursos para fiscalização do transporte aquaviário

Tecnologia amplia a capacidade de fiscalização e monitoramento das operações aquaviárias

A fiscalização do transporte aquaviário exige o acompanhamento recorrente de estruturas, operações e áreas de grandes dimensões ou com acesso limitado. Para apoiar esse trabalho, desde 2019, os drones integram as ferramentas utilizadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) para reunir informações e auxiliar nas atividades de fiscalização e no acompanhamento da infraestrutura portuária.

Na Agência, o uso de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAs) começou a ser testado em 2016, na Unidade Regional de Porto Velho (UREPV), a partir de uma iniciativa do Especialista em Regulação Wescley Sousa. Com um drone de uso particular, ele propôs testar a ferramenta nas ações de fiscalização, e a experiência abriu caminho para a adoção da tecnologia pela ANTAQ.

Em 2019, a utilização das RPAs foi oficializada com a realização de um curso para treinamento de pilotos, voltado à correta operação dos equipamentos.

Segundo Sousa, as imagens aéreas trouxeram “um salto qualitativo para atividades fiscalizatórias”. A ferramenta facilita a observação de estruturas de difícil acesso, como o topo de armazéns e equipamentos portuários, sem expor fisicamente os fiscais.



Foto: Reprodução/Gov Br

Os registros também podem auxiliar na medição de áreas, no cálculo de volumetria e na elaboração de modelos tridimensionais das instalações.

Os drones também são utilizados para acompanhar o fluxo de veículos nas vias de acesso aos portos, a ocupação de pátios e a movimentação nos terminais.

As imagens produzidas durante os voos integram e subsidiam relatórios e análises elaborados pelos servidores.

Acompanhamento de obras e cooperação técnica

A tecnologia não se restringe às atividades de fiscalização. A Agência também utiliza as aeronaves em outras áreas, como no acompanhamento e na validação do avanço físico de obras de infraestrutura previstas.

E a capacitação para operação dos equipamentos também favorece a integração entre órgãos: nos cursos realizados pela Agência, são reservadas vagas para servidores de instituições parceiras, como a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Anatel, a Marinha do Brasil e autoridades portuárias.

A cooperação também ocorre em outras frentes: a Polícia Federal, por exemplo, eventualmente oferece aos servidores da ANTAQ treinamentos em fotogrametria, mapeamento aéreo e processamento de dados geoespaciais.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

MPor amplia diálogo com setor de serviços auxiliares do transporte aéreo

Segmento reúne cerca de 40 mil trabalhadores que atuam em diferentes atividades da operação aeroportuária

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) se reuniu no dia 23 de setembro, com representantes da Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo (Abesata).

No encontro, a entidade apresentou um panorama do segmento, que reúne cerca de 40 mil trabalhadores no país, e abordou temas relacionados à atuação das empresas que prestam serviços auxiliares nos aeroportos brasileiros.

Conhecidas como ESATAs, essas empresas atuam em diferentes etapas da operação aeroportuária, como atendimento a passageiros e aeronaves, movimentação e triagem de bagagens e cargas, operações de rampa, limpeza, segurança e outros serviços de apoio.

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, destacou o papel desses serviços na operação aeroportuária e defendeu maior participação do segmento nas discussões do setor. “É uma atividade fundamental, que precisa estar presente nas discussões dos gestores. Queremos ampliar esse diálogo com o setor e construir uma pauta que possa avançar dentro do Ministério”, afirmou.



Foto: Vosmar Rosa/Mpor

Tomé Franca também ressaltou que a interlocução deve contribuir para a construção de políticas que tenham continuidade no âmbito institucional. “Nossa responsabilidade é construir projetos e políticas bem embasados, que tenham continuidade dentro da instituição”, destacou.

> “Nossa responsabilidade é construir projetos e políticas bem embasados, que tenham continuidade dentro da instituição.”

A Abesata representa empresas especializadas em serviços auxiliares ao transporte aéreo e atua junto ao poder público, administradores aeroportuários, companhias aéreas e outras instituições ligadas à aviação civil.

A entidade também participa de discussões regulatórias e de iniciativas voltadas à capacitação, segurança e qualidade dos serviços aeroportuários.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

Armazenamento organiza o fluxo de cargas nos portos

Estruturas específicas conectam diferentes etapas e modais das operações portuárias

Antes de chegar ao destino, uma carga pode passar por diferentes estruturas dentro de um porto. Durante o percurso, as áreas de armazenamento recebem as mercadorias que aguardam o próximo transporte e ajudam a organizar a movimentação entre os navios, caminhões e trens. É nesses espaços que os produtos podem permanecer por determinado período antes de seguir para o seu destino.

A principal função da área de armazenamento é organizar o fluxo de cargas e permitir que a movimentação aconteça de forma coordenada, de acordo com as características de cada produto e com o planejamento da operação. Isso faz com que o porto funcione como um ponto de conexão entre diferentes meios de transporte.

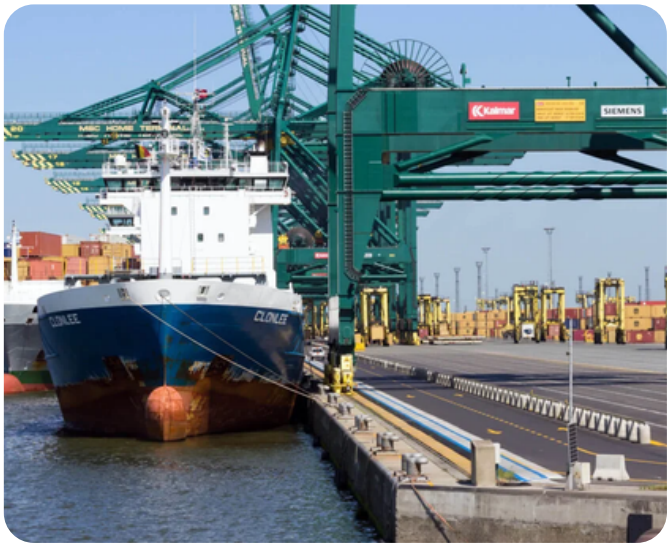


Foto: Reprodução/Internet

Uma mercadoria pode chegar de caminhão ou trem, permanecer armazenada e depois ser levada até o navio.

Também pode acontecer o contrário, os produtos são desembarcados, passam pela área de armazenamento e seguem por rodovia ou ferrovia até o destino.

Planejamento

O espaço e a estrutura utilizados para armazenar a mercadoria dependem do tipo de produto e das condições necessárias para mantê-lo durante o período em que permanecer no porto. Os contêineres são organizados em áreas próprias e podem ser empilhados de acordo com o planejamento da operação.

Para cargas como grãos, a armazenagem exige estruturas como silos, que permitem receber grandes volumes e organizar o produto antes do embarque. No Porto de Paranaguá, por exemplo, o complexo de exportação conta com silos verticais e horizontais interligados aos terminais, com capacidade global de cerca de um milhão de toneladas.

A estrutura é utilizada para produtos como soja, milho e farelo de soja, que chegam ao porto, muitas vezes por caminhões, e precisam ser direcionados aos terminais antes de seguir para os navios.



Foto: Reprodução/MPor

Já os granéis líquidos exigem outro tipo de estrutura, como tanques. No Complexo Industrial Portuário de Suape, em Pernambuco, existem cinco terminais de armazenamento de combustíveis que, juntos, têm capacidade para 700 mil metros cúbicos de granéis líquidos.

A movimentação desse tipo de carga representa uma parcela importante da operação do complexo, somente no primeiro semestre de 2026 houve uma movimentação de 9,14 milhões de toneladas de granéis líquidos, principalmente petróleo e derivados.

Há ainda produtos que exigem cuidados específicos durante o período em que permanecem no porto. É o caso das cargas frigorificadas, como carnes, peixes, frutas e hortaliças, que precisam ser mantidas sob temperatura adequada para preservar suas características. Os procedimentos para guardar uma mercadoria são definidos de acordo com o que está sendo movimentado.

Ao mesmo tempo em que os navios operam organizadamente para receber ou entregar grandes volumes de carga, caminhões e trens chegam ao porto em diferentes momentos.

Ao mesmo tempo em que os navios operam organizadamente para receber ou entregar grandes volumes de carga, caminhões e trens chegam ao porto em diferentes momentos.

As áreas de armazenamento permitem que essas movimentações sejam coordenadas, evitando que toda a operação dependa da chegada simultânea dos diferentes veículos.

Os volumes podem ser recebidos, conferidos, movimentados por equipamentos específicos e encaminhados para uma área de armazenamento.

Depois, conforme o planejamento da operação, segue para o próximo meio de transporte.

Esses locais ajudam a conectar diferentes etapas de uma mesma operação e fazem parte da logística que permite que produtos cheguem aos mais diversos destinos.

Enquanto uma carga aguarda o próximo passo, outras podem estar chegando, sendo movimentadas ou seguindo viagem.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Reprodução/Internet

Sindicomis Nacional e ACTC dialogam com a Receita sobre Reforma Tributária

Encontro discutiu impactos do IBS e da CBS e abriu espaço para ampliar a participação das empresas do setor



Foto: Sindicomis Nacional

A Presidência do Sindicomis Nacional e da ACTC participou de uma reunião com representantes da Receita Federal do Brasil para apresentar questões enfrentadas pelas empresas diante da implementação da Reforma Tributária, especialmente em relação ao IBS e à CBS.

Representando as entidades, o presidente Luiz Ramos levou ao encontro pontos de atenção relacionados à realidade das empresas do comércio exterior, agenciamento e transporte de cargas, fortalecendo um diálogo técnico e institucional com a Receita Federal sobre as mudanças em andamento.

Entre os assuntos discutidos estiveram a complexidade das novas regras, a adaptação de sistemas, a formação de preços, a apropriação e transferência de créditos e os impactos do período de transição sobre os diferentes segmentos empresariais.

A reunião também reforçou a importância da qualidade das informações disponibilizadas às empresas durante esse processo e da aproximação entre o setor empresarial e os órgãos responsáveis pela implementação das novas regras.

Um novo espaço para ouvir o setor

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.

Como resultado dessa interlocução, ficou prevista uma nova reunião com representantes da Receita Federal/Tesouro no dia 11 de novembro, das 10h às 12h30, com participação de associados e filiados de todo o país. O formato será remoto, com possibilidade de transmissão híbrida, ainda sujeita à definição técnica.

O próximo encontro terá como objetivo esclarecer dúvidas, receber contribuições das empresas e discutir sugestões relacionadas aos procedimentos da Reforma Tributária.

Para aproximar a pauta das situações vivenciadas pelas empresas, o Sindicomis Nacional e a ACTC também abrirão uma consulta aos associados e filiados, que poderão compartilhar dúvidas, preocupações, sugestões e casos práticos relacionados ao IBS, à CBS e aos novos procedimentos. As contribuições serão consolidadas pelas entidades e encaminhadas previamente aos representantes da Receita Federal.

As orientações para participação na consulta serão divulgadas em breve pelos canais oficiais das entidades.

Fonte: Sindicomis Nacional

Radar Aduaneiro e Tributário traz novidades para o comércio exterior

Multas aduaneiras, IBS/CBS e Programa OEA estão entre os principais temas em destaque

O comércio exterior brasileiro registra importantes movimentações nas áreas tributária, aduaneira e de conformidade. Embora tratem de assuntos distintos, as novidades exigem atenção das empresas e podem produzir reflexos financeiros, jurídicos e operacionais relevantes.

Entre os principais temas estão a abertura de transação para determinados débitos decorrentes de multas aduaneiras, a primeira decisão judicial conhecida sobre a exclusão do IBS e da CBS da base de cálculo do ICMS e o fortalecimento das discussões relacionadas ao Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado — OEA.



Foto: Reprodução/IA

Transação para multas aduaneiras

O Edital de Transação PGFN/RFB nº 5, de 15 de setembro de 2026, criou condições para a regularização de débitos em discussão administrativa ou judicial relacionados à aplicação e aos limites de determinadas multas aduaneiras substitutivas da pena de perdimento.

A medida pode alcançar controvérsias envolvendo interposição fraudulenta de terceiros, ocultação do real adquirente ou responsável pela operação e cessão de nome, desde que atendidos os requisitos estabelecidos no edital.

Entre as condições previstas estão descontos conforme a modalidade de pagamento, parcelamento e, em determinadas situações, possibilidade de utilização de créditos decorrentes de prejuízo fiscal e de base negativa da CSLL.

A iniciativa pode representar uma oportunidade para empresas que pretendam encerrar discussões administrativas ou judiciais, especialmente quando o custo e o risco da continuidade do litígio forem superiores aos benefícios da adesão.

Todavia, a decisão exige análise individualizada, considerando o enquadramento do débito, a probabilidade de êxito da defesa, os efeitos da confissão e da renúncia à discussão, as garantias existentes e a efetiva vantagem econômica da transação.

Justiça analisa a exclusão do IBS e da CBS do cálculo do ICMS

Outra novidade de grande repercussão foi a concessão de decisão liminar determinando a exclusão do IBS e da CBS da base de cálculo do ICMS.

Segundo divulgado pelo Valor Econômico, trata-se da primeira decisão favorável ao contribuinte de que se tem notícia sobre essa controvérsia.

A discussão é especialmente relevante porque a inclusão dos novos tributos na base do ICMS poderá elevar a carga tributária durante o período de transição da Reforma Tributária.

É necessário destacar, entretanto, que se trata de decisão liminar, sujeita a recurso e aplicável apenas às partes do processo.

Portanto, ainda não representa orientação definitiva nem autorização automática para que todas as empresas alterem seus procedimentos fiscais.

Mesmo assim, a decisão inaugura uma frente judicial que deverá ser acompanhada atentamente pelos contribuintes e pelas entidades representativas do setor.

Programa OEA permanece como prioridade estratégica

O Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado — OEA continua no centro da agenda de modernização e segurança aduaneira.

A certificação reconhece empresas que demonstram elevado nível de conformidade, segurança e confiabilidade em suas operações, permitindo tratamento diferenciado nos procedimentos de controle aduaneiro.

Para agentes de carga, comissárias de despachos, operadores de transporte multimodal e demais participantes da cadeia logística, permanece fundamental ampliar o diálogo sobre o acesso ao programa e sobre o reconhecimento das atividades desempenhadas por esses segmentos.

Iniciativas de aproximação, consultas ao setor privado e encontros técnicos, como o Café OEA, favorecem a identificação de dificuldades práticas e a construção de propostas para o aperfeiçoamento do programa.

Acompanhamento institucional permanente

As recentes movimentações confirmam que o ambiente aduaneiro e tributário atravessa um período de intensa transformação.

A transação pode oferecer uma alternativa para a regularização de passivos; a discussão envolvendo IBS, CBS e ICMS antecipa controvérsias da Reforma Tributária; e o fortalecimento do Programa OEA reforça a importância da conformidade e da segurança na cadeia logística internacional.

O Sindicomis Nacional e a ACTC continuarão acompanhando essas matérias, promovendo a divulgação de informações qualificadas e defendendo medidas que proporcionem segurança jurídica, competitividade e tratamento adequado às empresas representadas.

Fonte: Sindicomis Nacional



Foto: Reprodução/Internet

Porto Sem Papel é premiado por inovação digital

Solução com IA para validação de documentos conquistou o 2º lugar no Prêmio Cais Açulab 2026

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) conquistou o segundo lugar na categoria Transformação Digital, do Prêmio Cais Açulab 2026, com uma solução desenvolvida no campo do Programa Porto Sem Papel (PSP).

A premiação foi realizada em 17 de setembro, durante o Conecta Cais, evento promovido pelo Cais Açu Lab, ecossistema de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação do Porto do Açu, no Rio de Janeiro.

O projeto premiado, denominado "Validação Automática de Declaração Marítima de Saúde (DMS)", apresenta uma abordagem inovadora ao substituir a conferência manual de documentos, um gargalo histórico suscetível a erros, altos custos e atrasos logísticos, por uma solução tecnológica avançada baseada em inteligência artificial (IA).

Essa prática original foi implementada pelo programa Porto Sem Papel (PSP) para realizar a validação automática da DMS em todos os portos do Brasil.



Foto: Divulgação/MPor

Segundo o secretário Nacional de Portos, Alex Ávila, a premiação reforça o papel da inovação na modernização do setor portuário. "Essa premiação reforça a importância de investir em soluções que simplifiquem processos e tornem as operações portuárias mais eficientes. Esse reconhecimento também mostra que iniciativas desenvolvidas no âmbito do Ministério podem gerar ganhos concretos para a logística portuária e servir de referência para novas ações de transformação digital", destacou.

> "Essa premiação reforça a importância de investir em soluções que simplifiquem processos e tornem as operações portuárias mais eficientes."

A iniciativa Porto Sem Papel é voltada à redução de burocracias, à agilidade dos trâmites e à modernização do setor marítimo.

Por meio de um portal, o sistema integra dados e documentos relacionados à estadia das embarcações, contribuindo para reduzir o tempo médio das anuências para atracação e de outras operações que dependem da fiscalização e da anuência dos órgãos competentes.

Com isso, também favorece maior eficiência nas operações de importação e exportação. A solução apresentada pelo MPor tem servido de referência para outros órgãos interessados no desenvolvimento de ferramentas semelhantes, voltadas a dar mais celeridade à validação de documentos em processos fiscalizatórios.

Prêmio Cais

Em sua terceira edição, o Prêmio Cais reconhece iniciativas de inovação já implementadas ou em desenvolvimento que apresentem resultados mensuráveis e potencial de impacto positivo para o ecossistema do Porto do Açu.

A premiação é promovida pelo Cais Açu Lab e está dividida nas categorias Transformação Digital, Transição Energética e Melhoria de Processos.

Entre os critérios de avaliação estavam a inovação e a originalidade, o potencial de escalabilidade e replicação e os resultados e impactos apresentados.

A premiação foi aberta à participação de empresas, fornecedores, clientes, startups, instituições científicas e tecnológicas e parceiros com atuação ou soluções desenvolvidas no complexo porto-indústria do Açu.

Outros reconhecimentos

O Porto Sem Papel já recebeu outras premiações relacionadas à inovação e à transformação digital no setor público.

Em 2024, o programa conquistou dois troféus no Prêmio Abep-TIC de Excelência em Governo Digital, sendo escolhido como Melhor Solução de Governo Digital Orientada ao Governo e, também, como vencedor geral da premiação.

Em 2022, o Porto Sem Papel 2.0 recebeu o Selo Bronze com menção no âmbito da Política Nacional de Modernização do Estado.

Já em 2013, o projeto ficou em quarto lugar no Concurso de Inovação na Gestão Pública Federal, promovido pela Escola Nacional de Administração Pública (Enap).

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Reprodução/PSP

Porto do Rio Grande terá novo terminal de cargas

Estrutura será integrada às hidrovias e terá capacidade para movimentar cerca de 5 milhões de toneladas de celulose por ano

A implantação de um novo Terminal de Uso Privado (TUP) no Porto do Rio Grande avançou nesta sexta-feira (11) com a assinatura do contrato de cessão da área destinada ao empreendimento.

O documento foi firmado entre o Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI) e a empresa Terminal Rio Grande do Sul S.A.

A assinatura dá continuidade ao processo de implantação do terminal, que teve, em janeiro deste ano, o contrato de adesão para exploração da instalação portuária firmado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

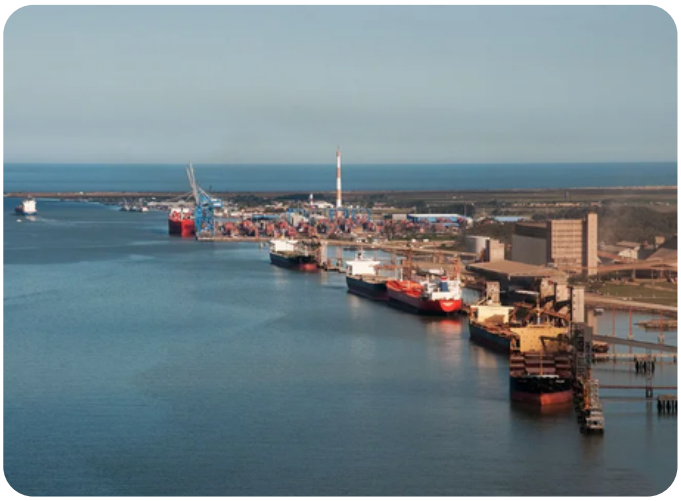


Foto: Divulgação/Porto RS

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, a integração entre a produção industrial e a infraestrutura portuária é fundamental para acompanhar o crescimento da atividade econômica e garantir melhores condições para o escoamento da produção. “Um projeto dessa dimensão exige planejamento e segurança para que cada etapa avance de forma coordenada. É papel do poder público criar as condições para que a infraestrutura acompanhe as necessidades do setor produtivo, com segurança operacional e responsabilidade ambiental”, afirma.

O projeto prevê a construção de dois berços para navios, dois para barcaças e um armazém com capacidade estática de 194 mil toneladas de celulose.

A expectativa é que o terminal tenha capacidade para escoar cerca de 5 milhões de toneladas do produto por ano.

Integração com as hidrovias

A operação do terminal também deverá ampliar a integração entre o transporte hidroviário e a movimentação de cargas no Porto do Rio Grande.

A instalação portuária faz parte do Projeto Natureza, da CMPC, que prevê a implantação de uma nova unidade de produção de celulose em Barra do Ribeiro e estruturas para o escoamento da produção.

> “É papel do poder público criar as condições para que a infraestrutura acompanhe as necessidades do setor produtivo, com segurança operacional e responsabilidade ambiental.”

O sistema foi planejado para receber cargas por hidrovia, realizar o armazenamento da produção e fazer o carregamento de navios, conectando a produção industrial à infraestrutura de transporte aquaviário.

A iniciativa está alinhada às ações do Governo do Brasil para recuperar e qualificar a infraestrutura hidroviária gaúcha.

O MPor trabalha na recuperação da navegabilidade das hidrovias e na melhoria das condições de segurança e regularidade para o transporte de cargas.

“O Brasil precisa utilizar melhor suas hidrovias, e o Sul do país tem uma oportunidade concreta de avançar nesse caminho. Com planejamento, participação social, responsabilidade ambiental e cooperação entre os setores público e privado, vamos criar as condições para que a navegação interior cumpra um papel cada vez mais relevante no desenvolvimento regional e nacional”, destaca Tomé Franca.

Também está em andamento a proposta de concessão do Sistema Aquaviário Integrado do Sul e Lagoa Mirim, que reúne os acessos aquaviários aos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, no Rio Grande do Sul, além de trechos de rios e lagoas do estado.

A iniciativa prevê uma gestão integrada desse sistema, com o objetivo de dar mais previsibilidade à navegação e garantir maior regularidade ao transporte de cargas.

“O papel do Ministério de Portos e Aeroportos é contribuir para que os investimentos em infraestrutura acompanhem o crescimento da economia, reduzam gargalos, ampliem a eficiência logística e deem maior competitividade às exportações brasileiras.”

Para o ministro Tomé Franca, a ampliação e a integração da infraestrutura portuária e hidroviária são importantes para acompanhar o desenvolvimento das atividades produtivas e melhorar as condições de escoamento da produção.

“O papel do Ministério de Portos e Aeroportos é contribuir para que os investimentos em infraestrutura acompanhem o crescimento da economia, reduzam gargalos, ampliem a eficiência logística e deem maior competitividade às exportações brasileiras”, finaliza o chefe da pasta.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Reprodução/Internet

Cruzeiros impulsionam portos e economia brasileira

Atividade movimentou R$ 4,76 bilhões e esteve associada a mais de 72 mil postos de trabalho na temporada 2025/2026

Os cruzeiros movimentaram R$ 4,76 bilhões na economia brasileira durante a temporada 2025/2026, considerando tanto os navios que operaram entre portos do Brasil (cabotagem) quanto as embarcações entre diferentes países (longo curso), que passaram pelo litoral do país.

O impacto inclui gastos das companhias com operação e logística e despesas de passageiros e tripulantes nas cidades de embarque, desembarque e escala, além de gerar milhares de postos de trabalho e arrecadação de tributos.

Os dados são de estudo da Fundação Getulio Vargas (FGV), em parceria com a Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Clia Brasil).

Apenas a operação de cabotagem movimentou R$ 4,28 bilhões e esteve associada a 64.529 postos de trabalho e R$ 166,3 milhões em tributos federais, estaduais e municipais.

Impacto que chega às cidades

Do total movimentado pela atividade de cabotagem, R$ 2,28 bilhões correspondem aos gastos das companhias de cruzeiro com operação e logística.

Outros R$ 2 bilhões foram gerados pelos gastos de passageiros e tripulantes nas cidades de embarque, desembarque e trânsito.

Esse movimento alcança diferentes setores da economia local, como comércio, alimentação, transporte, hotelaria e serviços.

Assim, a passagem de um navio pelo litoral brasileiro gera efeitos que vão além da infraestrutura portuária e se estendem às cidades que recebem os passageiros.



Foto: Reprodução/MPor

Na temporada 2025/2026, 602.864 cruzeiristas embarcaram em navios de cabotagem no país. O estudo também aponta que cada R$ 1 investido pelas companhias de cruzeiro movimentou R$ 3,89 na economia brasileira.

Navios internacionais

Além da cabotagem, o levantamento considera os navios de longo curso que passaram pelo litoral brasileiro durante a temporada.

Foram 21 embarcações em trânsito pelo país, responsáveis por R$ 480,94 milhões em impacto econômico, 7.500 postos de trabalho sustentados e R$ 51,15 milhões em impostos.

Somados os dois segmentos, os números indicam cerca de 72 mil postos de trabalho associados à atividade de cruzeiros na temporada 2025/2026.

Modernização da infraestrutura

Para acompanhar a evolução do turismo de cruzeiros e oferecer mais conforto, segurança e eficiência aos passageiros, os portos brasileiros vêm passando por um processo de modernização.

A agenda conduzida pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) inclui a qualificação de terminais de passageiros, a ampliação da capacidade de atendimento e a preparação de estruturas para receber navios de diferentes portes e perfis.

Um exemplo é o Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Maceió (AL). Em 2026, o MPor formalizou o contrato de arrendamento do terminal, que tem área de 5,6 mil m² e capacidade para atender até 612 passageiros por dia.

Entre as medidas previstas estão a implantação de estacionamento, a modernização do mobiliário e a instalação de equipamentos para controle de passageiros e bagagens, além do reforço dos sistemas de segurança e controle de acesso.



Foto: Reprodução/Internet

As iniciativas fazem parte de uma agenda mais ampla de qualificação da infraestrutura portuária para o turismo marítimo, que também envolve a integração dos terminais às cidades e aos serviços oferecidos aos visitantes.

Em 2025, o MPor discutiu essa agenda em parceria com a ONU Turismo, com foco na expansão dos cruzeiros, na modernização dos portos e na integração com as economias locais.

Portos como porta de entrada

A operação de cruzeiros depende de uma estrutura que envolve terminais, serviços portuários, transporte, abastecimento, logística e atendimento aos passageiros.

As cidades que recebem os navios também funcionam como pontos de conexão com destinos turísticos e outros serviços.

Esse fluxo transforma os portos em portas de entrada para uma cadeia que reúne diferentes atividades econômicas.

Além de receber os navios, a infraestrutura portuária integra uma rede que envolve empresas, trabalhadores, prestadores de serviços e estabelecimentos que atendem passageiros e tripulantes.

Esse impacto ultrapassa a operação marítima: movimenta recursos nas cidades, gera empregos e contribui para a arrecadação em diferentes níveis de governo.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

MPor vai monitorar capacidade dos portos

Nova ferramenta identificará gargalos e apoiará decisões sobre investimentos e projetos portuários

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) vai estruturar um monitoramento dos portos brasileiros para dar mais previsibilidade ao planejamento do setor e para análise de novos projetos.

A iniciativa está a cargo de um Grupo de Trabalho coordenado pela Secretaria Nacional de Portos (SNP), responsável por desenvolver o Monitoramento da Saturação Portuária (MSP), ferramenta que será responsável por identificar, com antecedência, a capacidade e os gargalos nos terminais e nos acessos terrestres e aquaviários.

“Estamos vivendo um grande ciclo de investimentos em infraestrutura no Brasil porque voltamos a ser olhados com respeito pelo mercado internacional. Temos segurança jurídica e projetos bem estruturados, que despertam interesse nos investidores. O trabalho de GT é essencial para reforçar esta imagem de um país que avalia tecnicamente demandas e capacidades instaladas, apresentando as soluções adequadas para a atividade portuária”, avalia o ministro Tomé Franca.



Foto: Sérgio Francês/MPor

A ferramenta também vai ser a responsável por comparar a capacidade instalada com a demanda projetada e acompanhar indicadores de nível de serviço, tratando portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) como um único sistema. Os resultados serão publicados anualmente, com a primeira edição prevista para 2027.

E ainda subsidiar decisões de investimento do Ministério e de outras instituições governamentais, além de apoiar a priorização de projetos por autoridades portuárias, pelo poder concedente e pela iniciativa privada.

Também poderá apoiar a identificação de tendências do mercado de terminais e a racionalização dos instrumentos de planejamento do setor.

“O Monitoramento da Saturação Portuária vem para oferecer ferramentas adicionais ao planejamento do setor, especialmente no apoio à tomada de decisão. A partir desses dados, será possível avaliar, com mais precisão, a necessidade de novos leilões e arrendamentos, além de aprimorar a análise relacionada aos terminais já existentes. Embora a coordenação seja da SNP, queremos construir essa ferramenta com a contribuição dos diferentes atores do setor, para que ela seja aplicada com qualidade, segurança e assertividade”, destacou o secretário Nacional de Portos, Alex Ávila.

“Estamos vivendo um grande ciclo de investimentos em infraestrutura no Brasil porque voltamos a ser olhados com respeito pelo mercado internacional.”

Base de dados

Para a construção do Monitoramento da Saturação Portuária, serão ouvidas associações e entidades do setor portuário e de logística, assim como usuários dos portos, titulares de outorgas e empresas do setor, além de ministérios, autoridades portuárias, órgãos de controle, agências reguladoras, governos estaduais e outros entes públicos.

> “O Monitoramento da Saturação Portuária vem para oferecer ferramentas adicionais ao planejamento do setor, especialmente no apoio à tomada de decisão.”

Os participantes devem enviar subsídios para a concepção do projeto, dados e informações durante a execução, apoio institucional e acompanhamento das entregas, que inclui balanço com previsão de demanda e cálculo de capacidade dos complexos portuários, incluindo TUPs.

O MSP não cria nem substitui instrumentos de planejamento setorial.

A proposta é que funcione como base de dados e apoio técnico, dando mais tempestividade, transparência e confiabilidade às decisões sobre o desenvolvimento da infraestrutura portuária.

A primeira reunião do Grupo de Trabalho está marcada para 18 de setembro.

Na sequência, estão previstas a escolha do parceiro técnico de implementação, a rodada de oitivas com representantes públicos e privados e a definição dos termos de contratação, com previsão de conclusão até dezembro de 2026.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Reprodução/Internet