sindicomis actc

ACONTECE

ANO 41 - ED.358 - OUTUBRO / 2026

Sindicomis Nacional e ACTC ampliam atuação institucional



Editorial
Luiz Ramos destaca a importância da participação das empresas nas decisões do setor.

STF decide pela exclusão do ISS do PIS e da Cofins
Decisão exige análise dos impactos tributários para empresas prestadoras de serviços.

Fundo da Marinha Mercante aprova R$ 8,3 bilhões
Recursos contemplam 26 projetos navais e portuários em nove estados.

EDITORIAL

O setor que move o Brasil exige voz nas decisões

Webinars aproximam o conhecimento e representação transforma a informação em pauta e a pauta em diálogo institucional



Foto: Luiz Ramos, presidente Sindicomis Nacional | ACTC

Quem participa do comércio exterior sabe: uma mudança regulatória, uma cobrança sem transparência ou uma obrigação mal distribuída pode chegar rapidamente ao contrato, ao caixa e à operação. Por isso, o setor não pode acompanhar o próprio futuro de longe. Precisa estar presente onde as regras são discutidas, levar a experiência das empresas e cobrar respostas técnicas

Foi esse o sentido da atuação do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC em outubro. Na Tomada de Subsídios da ANTAQ sobre-estadia de contêineres, as entidades apresentaram propostas para tornar mais claros os critérios de responsabilidade, comprovação e contestação das cobranças, além de defender a comunicação operacional em tempo útil.

A contribuição foi construída a partir de problemas relatados pelas empresas e delimitou com cuidado o que os documentos permitem afirmar. É assim que se fortalece uma representação séria: com fatos, propostas e responsabilidade.

Na carga aérea, a resposta da ANAC à consulta sobre o DAWB ajudou a separar questões regulatórias de disputas contratuais entre particulares. A Agência não aprovou nem rejeitou a mudança atribuída à IATA; esclareceu o alcance de suas competências e destacou que, no transporte de artigos perigosos, as funções efetivamente desempenhadas importam para definir obrigações regulatórias. Essa distinção oferece às empresas pontos concretos para revisar procedimentos, contratos e seguros, sem criar certezas que o ofício não declarou.

EDITORIAL

Outubro também exigiu atenção tributária. Após o julgamento do Tema 118, o STF decidiu pela exclusão do ISS da base do PIS e da Cofins. O resultado merece análise das empresas prestadoras de serviços, mas não significa crédito automático nem benefício igual para todos: regime tributário, receitas, documentos e eventual modulação precisam ser avaliados em cada caso. Informação responsável é aquela que orienta sem prometer o que ainda depende de exame.

Na rotina aduaneira, a atualização do Manual do Importador e do Catálogo de Produtos do Portal Único Siscomex trouxe recomendações práticas para revisar cadastros, atributos e integrações antes das operações.

Traduzir mudanças técnicas em orientação clara também é trabalho de representação. É por isso que webinars, cursos e conteúdos de atualização têm valor: ajudam a transformar normas complexas em perguntas melhores e decisões mais preparadas.



Foto: Luiz Ramos, presidente Sindicomis Nacional | ACTC

A próxima etapa desse diálogo é a reunião técnica com representantes da Receita Federal sobre IBS e CBS na logística e no comércio exterior. A data aguarda confirmação final da RFB.

Mesmo antes dessa confirmação, quase 500 pessoas já se inscreveram para participar. A mobilização mostra a dimensão do interesse do setor e deve ajudar a levar à mesa pública as questões concretas sobre fretes, comissões, repasses, créditos, documentos e caixa.

O Sindicomis Nacional está à frente dos webinars porque entende que informação precisa circular. Mas a nossa missão não termina na tela: ela continua na escuta da base, na preparação técnica, no diálogo com autoridades e na defesa de soluções aplicáveis.

O setor que move o Brasil merece ser ouvido antes que decisões tomadas sem sua experiência se convertam em custo, insegurança e perda de competitividade.

Convidamos associados, filiados e empresas representadas a acompanhar os encontros, compartilhar dúvidas e participar das consultas e agendas institucionais. A força da representação nasce da união entre conhecimento e participação.

Luiz Ramos,
Presidente do Sindicomis Nacional e da ACTC.

Brasil e Estados Unidos avançam no diálogo sobre relações comerciais

Encontro entre representantes dos dois países reforça o diálogo bilateral e abre caminho para negociações sobre questões tarifárias e não tarifárias no comércio

Os ministros Mauro Vieira, das Relações Exteriores (MRE), e Márcio Elias Rosa, do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), reuniram-se no dia 30 de setembro, em Milwaukee, com o Representante de Comércio dos Estados Unidos (USTR), Jamieson Greer, à margem da Reunião de Ministros do Comércio do G20.

O encontro deu continuidade ao diálogo de alto nível entre Brasil e Estados Unidos, iniciado após o telefonema, em 21 de agosto, entre os presidentes Lula e Trump, e aos contatos realizados desde então entre os dois governos.

Durante a reunião, os ministros brasileiros reafirmaram a disposição do Brasil de avançar, por meio do diálogo e da negociação, na construção de soluções para os temas que afetam o comércio bilateral.



Foto: Jéssica Prado/MDIC

Sempre tendo como referência a defesa dos interesses brasileiros e a ampliação das oportunidades para empresas e setores produtivos dos dois países.

A reunião transcorreu de forma construtiva, com discussão dos principais temas da agenda comercial bilateral. Brasil e Estados Unidos reconheceram a importância de avançar na superação dos obstáculos existentes e manifestaram disposição de trabalhar de forma célere na busca de um entendimento mutuamente satisfatório.

O governo norte-americano deverá encaminhar, nas próximas semanas, um documento com uma proposta para o escopo dos trabalhos, contemplando questões tarifárias e não tarifárias.

Também foi acordada a criação de um Grupo de Trabalho para discutir temas relacionados a um possível acordo.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

Fundo da Marinha Mercante aprova R$ 8,3 bilhões em investimentos

Carteira reúne 26 projetos em nove estados, com potencial de gerar 6.530 empregos diretos



Foto: Divulgação/Gov Br

O Fundo da Marinha Mercante (FMM) aprovou prioridade para R$ 8,3 bilhões em financiamentos destinados a 26 projetos do setor naval e portuário brasileiro.

As propostas foram aprovadas no dia 08 de outubro, durante a 64ª reunião do Conselho Diretor, e estão distribuídas por nove estados.

Os projetos têm potencial de gerar 6.530 empregos diretos, conforme as informações apresentadas nas propostas.

Três projetos de infraestrutura portuária concentram R$ 4,28 bilhões da carteira. O maior valor, de R$ 1,9 bilhão, corresponde ao Terminal Mar Azul, na Baía da Babitonga, em São Francisco do Sul (SC), destinado à movimentação de produtos siderúrgicos e fertilizantes.

O empreendimento prevê 1.800 empregos diretos. A aprovação de prioridade pelo Conselho Diretor permite que os projetos avancem para a análise dos agentes financeiros.

A contratação e o desembolso dos financiamentos dependem do cumprimento das condições de cada operação.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, os investimentos integram a ampliação da capacidade logística ao fortalecimento da indústria nacional. “Além de fortalecerem a indústria naval brasileira, são projetos que conectam a produção aos mercados e criam oportunidades de emprego e desenvolvimento nas regiões”, afirmou.

Infraestrutura portuária

Além do Terminal Mar Azul, a carteira inclui R$ 1,26 bilhão para o projeto da concessionária do canal de acesso ao Porto de Paranaguá, no Paraná, com potencial de gerar 250 empregos diretos.

“Além de fortalecerem a indústria naval brasileira, são projetos que conectam a produção aos mercados e criam oportunidades de emprego e desenvolvimento nas regiões.”

No Espírito Santo, o projeto do terminal da Hanseatic Global Terminals Aracruz soma R$ 1,12 bilhão para movimentação de contêineres e carga geral. O empreendimento prevê 243 empregos diretos.

As propostas aprovadas abrangem Amazonas, Pará, Espírito Santo, Bahia, Paraná, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina.

O secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Burlier, destacou a diversidade das atividades e regiões contempladas. “O FMM apoia desde embarcações para o transporte nos rios até rebocadores, estaleiros e infraestrutura portuária. Essa diversidade permite atender às necessidades de cada região e fortalecer as cadeias produtivas”, concluiu.

Navegação interior

A carteira também contempla R$ 383,1 milhões para a construção de cinco embarcações do tipo Ultratug Pulp-Logship, da Unes Navegação Brasil.

As unidades serão destinadas ao transporte de celulose e madeira na Lagoa dos Patos, no Rio Grande do Sul, para atender à logística da cadeia produtiva na região.

Histórico de aprovações

Até setembro deste ano, o FMM acumulava R$ 115,4 bilhões em projetos aprovados desde 2023, sem considerar as deliberações desta reunião. O volume anual passou de R$ 13,8 bilhões em 2023 para R$ 30,9 bilhões em 2024 e R$ 31,8 bilhões em 2025.

Em 2026, as aprovações chegaram a R$ 38,9 bilhões até setembro, cerca de 182% acima do total registrado em 2023.

A 65ª reunião ordinária do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante está prevista para 10 de dezembro deste ano. O prazo para recebimento de novos projetos a serem apreciados nessa reunião termina em 12 de outubro.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Reprodução/Internet

Regras para arrendamento portuário entram em consulta pública

Proposta de atualização busca aprimorar as normas dos contratos de arrendamento nos portos brasileiros

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) abriu consulta pública para receber contribuições sobre a proposta de modernização da Portaria 530/2019, que estabelece regras para alterações em contratos de arrendamento portuário.

Entre as mudanças em discussão está a revisão do dispositivo que limita a extensão dos contratos a 25% do prazo original para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

A proposta também busca acelerar investimentos, simplificar procedimentos e permitir que os terminais acompanhem mudanças tecnológicas e de demanda.

O texto em discussão tratou de temas como novos investimentos, prorrogação de vigência, recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, alterações de área e de perfil de carga e revisão de cronogramas.



Foto: Divulgação/MPor

Segundo o secretário Nacional de Portos, Alex Ávila, foi um momento oportuno para atualizar as regras e aperfeiçoar os mecanismos de reequilíbrio dos contratos. “Estamos debatendo e trazendo para a consulta pública a atualização da Portaria 530, que trata do reequilíbrio dos contratos. Queremos que todos participem, façam suas contribuições e críticas. Entre os temas que serão reavaliados está o dispositivo que limita a prorrogação dos contratos a 25% do prazo original. Entendemos que já temos amadurecimento suficiente para discutir esse tema e aprimorar os mecanismos de recomposição do equilíbrio dos contratos de arrendamento”, afirmou.

> “Entendemos que já temos amadurecimento suficiente para discutir esse tema e aprimorar os mecanismos de recomposição do equilíbrio dos contratos de arrendamento.”

Mais agilidade para investir

A proposta parte da identificação de entraves que podem aumentar o tempo entre o planejamento e a execução de projetos, como análises repetidas, exigências que não acompanham a complexidade das intervenções e procedimentos pouco adaptados às mudanças tecnológicas.

Uma das mudanças previstas é o aperfeiçoamento do Termo de Risco de Investimentos (TRI), que poderá permitir o início de obras e a implantação de melhorias antes da conclusão da análise sobre eventual recomposição econômico-financeira, nas situações previstas pela norma.

Nesses casos, os riscos relacionados à antecipação serão assumidos pelo arrendatário.

A proposta também simplifica a substituição de equipamentos, sistemas e soluções de engenharia quando forem preservadas as obrigações essenciais do contrato. A medida busca permitir que os terminais adotem novas tecnologias sem vincular a operação a soluções que possam se tornar ultrapassadas.

Contratos mais adaptados à operação

A revisão também prevê regras para alterações ou inclusão de perfis de carga, inclusive de forma temporária, observados o planejamento portuário e os impactos concorrenciais. A proposta busca ampliar a capacidade de resposta dos contratos às mudanças da demanda e aproveitar estudos já realizados no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), reduzindo a necessidade de refazer análises.

Outra mudança em discussão é a possibilidade de investimentos em infraestrutura comum, como acessos, redes elétricas, drenagem, pátios reguladores e sistemas de gestão de tráfego. A intenção é conectar as intervenções realizadas em cada terminal às necessidades do conjunto do porto e à relação da infraestrutura portuária com as cidades.

Para situações que não envolvam alteração material do contrato nem repercussão econômico-financeira, a proposta prevê a possibilidade de regularização de cronogramas por meio de Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) diretamente com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).



Foto: Reprodução/Internet

Também está prevista a redução de seis para dois meses da antecedência mínima para apresentação de projetos executivos, admitidos prazos diferentes conforme a complexidade da intervenção.

Mais inovação e sustentabilidade

A proposta também incorpora mecanismos para facilitar a adoção de novas tecnologias e estimular projetos de sustentabilidade nos terminais. Projetos de descarbonização, eletrificação, eficiência energética, inovação e adaptação climática poderão ter prioridade de tramitação, em alinhamento com a Política de Sustentabilidade do MPor.

Entre as soluções consideradas estão equipamentos elétricos, fontes renováveis de energia, fornecimento de energia para navios atracados, combustíveis de menor intensidade de carbono e uso mais eficiente de água e outros recursos naturais. O texto prevê ainda a possibilidade de projetos-piloto e ambientes de demonstração tecnológica em parceria com universidades, instituições de pesquisa, startups e fornecedores. As iniciativas deverão ter prazo, escopo e critérios de acompanhamento definidos, permitindo avaliar os resultados antes da adoção de novas soluções.

Equilíbrio contratual

A proposta mantém a possibilidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, mas busca aperfeiçoar os mecanismos usados para isso. Eventual extensão de prazo ficará vinculada ao desequilíbrio reconhecido pela Antaq, à decisão fundamentada do Poder Concedente e aos limites previstos na legislação, sem prorrogação automática.

O texto também prevê a consolidação dos principais dados dos estudos de viabilidade em um quadro-resumo, com o objetivo de facilitar a formalização das alterações contratuais e melhorar o acompanhamento dos investimentos pelo MPor.
A revisão da Portaria 530/2019 não propõe alterações na Lei dos Portos ou nos decretos que regulamentam o setor. A proposta será analisada após a consulta pública, que também receberá contribuições de empresas, entidades do setor, sociedade, Antaq, autoridades portuárias e órgãos de controle.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

Mulheres na logística: desafios e oportunidades

Encontro em Brasília debate liderança feminina e avanços para o setor logístico

O futuro da logística brasileira e o espaço das mulheres em posições de liderança estiveram em pauta nesta quinta-feira (15), durante o 2º Encontro Mulheres a Bordo, em Brasília (DF). Promovido pelo Grupo Tribuna, o evento reuniu lideranças femininas, especialistas e representantes dos setores público e privado para debater os desafios e as oportunidades da infraestrutura nacional, além de compartilhar experiências e ideias para o desenvolvimento do setor.

Com uma programação voltada à inovação, à sustentabilidade, à competitividade e ao comércio exterior, o encontro buscou aproximar profissionais que atuam em diferentes áreas da logística e estimular a troca de experiências. A proposta é discutir caminhos para uma cadeia logística mais integrada, eficiente e preparada para acompanhar o crescimento do país.

A discussão ganha importância em um setor no qual a presença feminina ainda é menor. De acordo com a 2ª Pesquisa sobre Equidade de Gênero no Setor Aquaviário, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), as mulheres representavam 17,8% da força de trabalho portuária brasileira em 2024.

Além de discutir a presença das mulheres no setor, o Mulheres a Bordo colocou em pauta questões fundamentais para o desenvolvimento da infraestrutura brasileira. Os painéis abordaram a integração dos diferentes modais de transporte, os desafios para ampliar a eficiência logística e a relação entre investimentos, sustentabilidade e competitividade.

Mais oportunidades no setor portuário

Essa iniciativa está alinhada a ações do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) para promoção da equidade de gênero no setor portuário.

Em dezembro de 2025, o Fórum dos Trabalhadores Portuários, coordenado pela Secretaria Nacional de Portos (SNP), aprovou a criação de um Grupo de Trabalho dedicado ao tema.

Instalado em março de 2026, o grupo tem como objetivos identificar barreiras à igualdade, acompanhar indicadores e disseminar boas práticas que contribuam para ampliar as oportunidades para as mulheres nos portos brasileiros.

Em 2024, o MPor e a Antaq, em parceria com a Wista Brazil e a Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), lançaram o Guia de Enfrentamento ao Assédio no Setor Aquaviário. O material reúne orientações para combater o assédio e contribuir para ambientes de trabalho mais seguros e respeitosos nos portos e na navegação brasileira.

Homenagem ao secretário

Durante o encontro, o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, foi homenageado pelo Grupo Tribuna, com uma capa exclusiva do jornal A Tribuna. Ao agradecer o reconhecimento, Ávila ressaltou que a escolha das profissionais para os cargos se deve à competência de cada uma e destacou a contribuição delas para o trabalho desenvolvido pela SNP, onde ocupam três das cinco posições da alta gestão. “Tenho absoluta certeza que todo o sucesso da nossa gestão se deve muito pela condução das meninas à frente dos nossos vários assuntos na secretaria. É uma honra receber essa homenagem da Tribuna, ainda mais aqui, das mãos de pessoas tão especiais para mim, do nosso setor”, declarou.

O evento também promoveu o diálogo entre o poder público, empresas e entidades do setor sobre os desafios e as oportunidades da infraestrutura e do comércio exterior brasileiro.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Eduardo Oliveira/MPor

Sudeste recebe R$ 22,9 bilhões para construção naval

Recursos aprovados pelo Fundo da Marinha Mercante impulsionam investimentos no setor naval da região

A construção de 40 barcaças em São Paulo, a modernização naval no Rio de Janeiro e um terminal portuário no Espírito Santo estão entre as 55 obras do Sudeste aprovadas na 64ª reunião do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), realizada em 8 de outubro. As iniciativas somam R$ 2,29 bilhões e preveem a geração de 1.700 empregos diretos.

A carteira também contempla serviços em 14 embarcações e unidades de apoio e perfuração, a modernização do Estaleiro Aliança, em Niterói, e infraestrutura portuária em Aracruz.

As iniciativas na região atendem às demandas do transporte ligado à celulose, a movimentação portuária e as operações de petróleo e gás. A execução envolve estaleiros e empresas especializadas na construção, manutenção e modernização naval.

Terminal portuário em Aracruz

O maior valor, R$ 1,119 bilhão, corresponde ao projeto da Hanseatic Global Terminals Aracruz, no Espírito Santo. O empreendimento prevê 750 metros de cais e profundidade de 17 metros no canal de acesso, nos berços e na bacia de manobra.

A estrutura foi projetada para receber navios porta-contêineres de até 366 metros de comprimento. A proposta informa 243 empregos diretos e prazo de execução de 18 meses.

Modernização do Estaleiro Aliança

No Rio de Janeiro, 15 obras somam R$ 1,02 bilhão. Entre eles está a modernização do Estaleiro Aliança, em Niterói, com R$ 288,9 milhões, estimativa de 345 empregos diretos e prazo de execução de 24 meses.

A proposta contempla dragagem, expansão dos cais, instalação de equipamentos e adequação de áreas operacionais e administrativas.

As intervenções permitirão ampliar os serviços prestados aos mercados de petróleo e gás, apoio marítimo e reparo naval.

Unidades para operações de petróleo e gás

Dois projetos da Commodore Marine somam R$ 532,3 milhões. Serão destinados R$ 229,4 milhões à modernização do navio-sonda Carolina e R$ 302,9 milhões à unidade semissubmersível de perfuração Victoria.



Foto: Divulgação/Imetame

A GranEnergia teve aprovados R$ 104,5 milhões para docagem, reparos e manutenção da CSS Venus. A unidade semissubmersível compacta oferece alojamento e apoio a trabalhadores de plataformas de petróleo.

O projeto prevê 50 empregos diretos e prazo de nove meses.

Manutenção e modernização de embarcações

A Camorim contará com R$ 11 milhões para manutenção, reparo e docagem de quatro embarcações, em Niterói.

A proposta reúne serviços concluídos e intervenções a realizar, voltados à segurança e à continuidade operacional da frota.

Três projetos da OceanPact somam R$ 81,9 milhões e abrangem seis embarcações. Os serviços incluem manutenção e reparo de unidades utilizadas na resposta a derramamentos de óleo, além de modernização de embarcações de apoio marítimo.

Conforme a documentação apresentada, essas intervenções já foram concluídas.

Construção de barcaças em Araçatuba

Em São Paulo, foram aprovados R$ 155,8 milhões para a construção de 40 barcaças da MSFC Florestal, empresa responsável pelo suprimento parcial de madeira para a fábrica de celulose da Bracell no estado.

A produção será realizada na unidade do estaleiro Rio Maguari em Araçatuba, com estimativa de 66 empregos diretos e prazo de execução de 20 meses.

Cada barcaça terá porões com volume de 2.406 metros cúbicos e integrará comboios compostos por um empurrador e quatro barcaças.

A propriedade das unidades será da MSFC Florestal, enquanto a operação da navegação será contratada de outra empresa.

Com o apoio à construção de embarcações, à modernização de estaleiros e à infraestrutura portuária, o Fundo da Marinha Mercante contribui para ampliar a capacidade de transporte e melhorar as condições das operações aquaviárias.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Reprodução/Transporte Moderno

Balança comercial registra superávit de US$ 1,7 bilhão

Resultado positivo foi registrado na quarta semana de outubro de 2026

Na 4ª semana de outubro de 2026, a balança comercial registrou superávit de US$ 1,7 bilhão e corrente de comércio de US$ 15,2 bilhões, resultado de exportações no valor de US$ 8,5 bilhões e importações de US$ 6,8 bilhões.

No mês, as exportações somam US$ 29,31 bilhões e as importações, US$ 21,9 bilhões, com saldo positivo de US$ 7,4 bilhões e corrente de comércio de US$ 51,17 bilhões.

No ano, as exportações totalizam US$ 314 bilhões e as importações, US$ 244,1 bilhões, com saldo positivo de US$ 69,8 bilhões e corrente de comércio de US$ 558,1 bilhões.

Esses e outros dados foram apresentados na segunda-feira, 26/10, pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/MDIC).

Nas exportações, comparadas as médias até a 4ª semana de outubro/2026 (US$ 1,832 bi) com a de outubro/ 2025 (US$ 1,432 bi), houve crescimento de 27,9%.

Em relação às importações houve crescimento de 21,1% na comparação entre as médias até a 4ª semana de outubro/2026 (US$ 1,366 bi) com a do mês de outubro/2025 (US$ 1,128 bi).

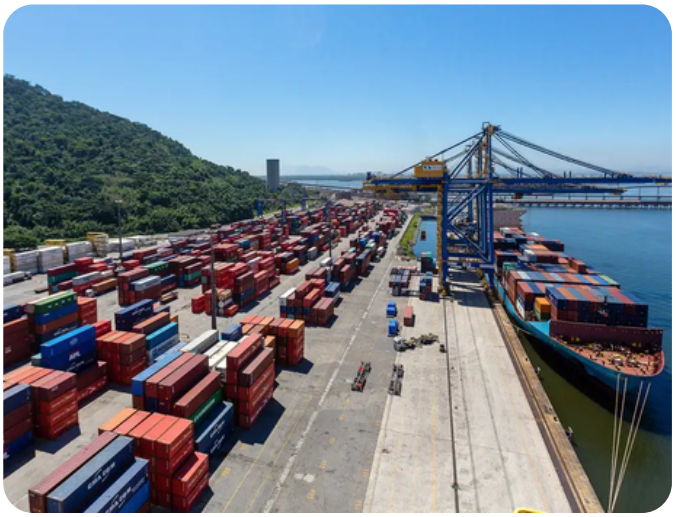

Foto: Reprodução/Agência Gov

Assim, até a 4ª semana de outubro/2026, a média diária da corrente de comércio totalizou US$ 3.198,14 milhões e o saldo, também por média diária, foi de US$ 465,57 milhões.

Comparando-se este período com a média de outubro/2025, houve crescimento de 24,9% na corrente de comércio.

Exportações e importações por Setor

No acumulado até a 4ª semana do mês de outubro/2026, comparando com igual mês do ano anterior, o desempenho dos setores exportadores pela média diária foi o seguinte: crescimento de US$ 58,05 milhões (18,9%) em Agropecuária; de US$ 190,59 milhões (55,9%) em Indústria Extrativa e de US$ 143,04 milhões (18,4%) em produtos da Indústria de Transformação.

No acumulado até a 4ª semana do mês de outubro/2026, comparando com igual mês do ano anterior, o desempenho dos setores importadores pela média diária foi o seguinte: crescimento de US$ 5,37 milhões (24,4%) em Agropecuária; de US$ 21,2 milhões (43,5%) em Indústria Extrativa e de US$ 209,2 milhões (19,9%) em produtos da Indústria de Transformação.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

STF exclui ISS da base do PIS e da Cofins

Decisão do STF altera a base de cálculo das contribuições federais

O Supremo Tribunal Federal decidiu, em 21 de outubro, que o Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS) deve ser retirado da base de cálculo do PIS e da Cofins.

O julgamento do Recurso Extraordinário 592.616, Tema 118 da repercussão geral, estabelece uma orientação a ser observada nos processos semelhantes e representa um avanço para as empresas prestadoras de serviços.

Por maioria de seis votos a cinco, prevaleceu o entendimento de que o imposto destinado ao município apenas transita pela contabilidade do prestador e não representa receita própria. O voto do ministro Luiz Fux completou a maioria favorável à exclusão, acompanhando o relator originário, ministro Celso de Mello.

Reflexos para o setor representado

Para comissárias de despachos, agentes transitários, intermediários de carga e demais prestadores de serviços de logística e comércio exterior, o ponto central é identificar se houve inclusão do ISS na base dessas contribuições. A decisão pode reduzir a base tributável nas situações abrangidas e fundamentar a discussão de valores recolhidos anteriormente.

O benefício não decorre apenas da atividade ou do enquadramento sindical.



Foto: Reprodução/IA

É necessário examinar o regime tributário, a natureza das receitas, a incidência efetiva do ISS e a forma de apuração do PIS e da Cofins. Empresas com operações distintas devem separar as receitas e os documentos de cada serviço para dimensionar o possível impacto.

Modulação permanece pendente

Segundo a notícia divulgada pelo STF, o Plenário não analisou a modulação dos efeitos da decisão. O tema poderá ser apreciado se forem apresentados embargos de declaração. Essa definição é relevante porque poderá estabelecer limites temporais para a aplicação do entendimento e influenciar a recuperação de pagamentos anteriores.

Por isso, a conclusão do julgamento não significa crédito automaticamente disponível nem autorização indistinta para compensação. O período recuperável e o procedimento adequado dependerão das definições do Tribunal, da documentação e da situação processual de cada contribuinte.

O que as empresas devem avaliar

A providência prática é reunir notas fiscais, demonstrativos de ISS, apurações de PIS e Cofins e comprovantes de recolhimento para análise conjunta pelas áreas contábil e jurídica. Empresas que já discutem a matéria devem verificar o andamento de suas ações e os próximos atos processuais; as demais devem avaliar as medidas cabíveis e os prazos aplicáveis ao próprio caso.

A exclusão discutida no Tema 118 refere-se às contribuições federais, sem alterar as regras do ISS municipal. Para o setor, o resultado reforça a importância de revisar a apuração tributária e acompanhar os desdobramentos do julgamento.

Fonte: Sindicomis Nacional

Fundo da Marinha Mercante aprova R$ 4,38 bilhões para o Sul

Recursos impulsionam investimentos na indústria naval da região



Foto: Divulgação/Gov Br

A indústria naval e os portos do Sul tiveram R$ 4,38 bilhões aprovados pelo Fundo da Marinha Mercante durante a 64ª reunião do Conselho Diretor (CDFMM), realizada no dia 8 de outubro.

Os nove projetos em Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul incluem a construção de embarcações, a ampliação de um estaleiro e obras de infraestrutura portuária, com estimativa de 3.675 empregos diretos.

Serão construídos rebocadores portuários, balsas porta-contêineres, embarcações multipropósito e unidades para o transporte de celulose e madeira.

As propostas também contemplam conversões e docagens de cinco embarcações, a ampliação do estaleiro Navship, o Terminal Mar Azul e o projeto da concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá.

Terminal na Baía da Babitonga

O terminal Mar Azul, em São Francisco do Sul (SC), recebeu R$ 1,878 bilhão, o maior valor.

O empreendimento será destinado à movimentação de carga geral, com foco em produtos siderúrgicos e fertilizantes.

O projeto prevê áreas de movimentação e armazenagem em terra e uma estrutura de atracação para navios e conjuntos de barcaça e empurrador.

A estimativa é de 1.800 empregos diretos, com prazo de execução de 28 meses.

Rebocadores e balsas em estaleiros catarinenses
Dois projetos serão executados pela Indústria Naval Catarinense, em Navegantes.

A Sulnorte teve aprovados R$ 324,87 milhões para construir seis rebocadores portuários, com previsão de 720 empregos diretos e prazo de 39 meses.

A Conay contará com R$ 138,8 milhões para a construção de duas balsas porta-contêineres, com estimativa de 200 empregos diretos e execução em 24 meses.

As embarcações serão destinadas ao transporte fluvial de contêineres na Hidrovia Paraguai–Paraná.

Em Itajaí, o estaleiro Detroit construirá dois rebocadores para a SAAM Towage Brasil.

O projeto soma R$ 108,4 milhões, prevê 100 empregos diretos e prazo de execução de 23 meses. As unidades serão equipadas com motores de menor emissão de dióxido de carbono.

Os rebocadores auxiliam nas manobras de atracação e desatracação de navios.

Os projetos da Sulnorte e da SAAM não especificam em quais portos as embarcações serão utilizadas.

Já em Araquari, a Giramar construirá quatro embarcações multipropósito para a UMI SAN.

A proposta, de R$ 24,1 milhões, prevê dez empregos diretos e prazo de 50 meses.

As unidades serão destinadas a serviços de apoio à navegação, mergulho, hidrografia e reboque.

Ampliação e serviços no Navship

O estaleiro Navship, em Navegantes, reúne dois projetos aprovados.

Um deles destina R$ 128,5 milhões à ampliação da estrutura produtiva, com previsão de 45 empregos diretos e prazo de execução de 20 meses.

A proposta inclui galpão para montagem de blocos de navios, cabine de jato e pintura, equipamentos de movimentação e melhorias nas instalações industriais.

Canal de acesso ao Porto de Paranaguá

No Paraná, foram aprovados R$ 1,26 bilhão para o projeto da concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá, com estimativa de 250 empregos diretos e prazo de execução de 65 meses.

A área da concessão compreende canais, áreas de ancoragem, bacias de evolução e berços da Baía de Paranaguá.

Essa infraestrutura integra o percurso dos navios até as instalações onde são realizadas as operações de carga e descarga.

Transporte de celulose na Lagoa dos Patos

No Rio Grande do Sul, a Unes Navegação Brasil teve aprovados R$ 383,1 milhões para construir cinco embarcações destinadas ao transporte de celulose e madeira na Lagoa dos Patos.

A proposta prevê 230 empregos diretos e prazo de execução de 34 meses.

A construção será realizada pela Intecnial, em sua unidade naval em Taquari.

As embarcações atenderão ao percurso entre a nova planta industrial de Barba Negra, em Barra do Ribeiro, e os municípios de Rio Grande e Pelotas.

Os projetos aprovados conectam a produção dos estaleiros do Sul às demandas de transporte e movimentação de cargas.

Parte das encomendas atenderá a operações em outras localidades, enquanto as unidades da Unes serão destinadas à cadeia de celulose no próprio Rio Grande do Sul.

Além dos empregos previstos, a produção naval pode estimular a contratação de fornecedores e serviços e a circulação de renda nos municípios onde ocorre a construção.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Reprodução/Internet

Obras em Cabedelo permitirão receber navios maiores

Melhorias no porto ampliarão a capacidade para cargas e cruzeiros

O Porto de Cabedelo, na Paraíba, contará com mais recursos para as obras de dragagem e derrocagem do canal interno de acesso e da bacia de evolução.

No dia 23 de outubro, o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, assinou um aditivo de R$ 6,7 milhões ao Termo de Compromisso nº 003/2026, destinado à adequação da infraestrutura portuária para receber embarcações de maior porte. Com a atualização, o investimento total passa de R$ 64,45 milhões para R$ 71,15 milhões.

Desse montante, R$ 44,45 milhões são provenientes do Governo Federal e R$ 26,70 milhões correspondem à contrapartida do Governo do Estado da Paraíba.

O termo de compromisso foi firmado entre o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Companhia Docas da Paraíba, com interveniência do governo estadual.

O projeto prevê a ampliação de 330 para 450 metros do diâmetro da bacia de evolução, área utilizada para as manobras das embarcações.

Atualmente, a estrutura permite a operação de navios com até 210 metros de comprimento. Após a conclusão das intervenções, o porto terá condições de receber embarcações de até 330 metros, incluindo navios de cruzeiro.

Além de melhorar as condições operacionais e ampliar a capacidade de atendimento do porto, as obras deverão criar novas oportunidades para a economia paraibana.

A possibilidade de receber embarcações de maior porte poderá beneficiar tanto a movimentação de cargas quanto o turismo, com a inclusão do Porto de Cabedelo em rotas de cruzeiros marítimos.

"O governo do Brasil investe nessa obra mais de R$ 70 milhões em parceria com o governo do estado, uma união que tem trazido desenvolvimento, modernização e mais eficiência para o Porto de Cabedelo, um importante motor do desenvolvimento econômico e social do estado da Paraíba", destacou o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca.

"O governo do Brasil investe nessa obra mais de R$ 70 milhões em parceria com o governo do estado."

O governador da Paraíba, Lucas Ribeiro, também ressaltou o potencial da intervenção para fortalecer o turismo no estado. "A partir dessa dragagem da bacia de evolução, que é onde o navio faz a manobra para poder retornar para o alto-mar, isso vai permitir a gente receber aqui cruzeiros turísticos, ou seja, vai ser um salto muito grande para o turismo paraibano, que vai impactar positivamente o nosso estado", afirmou.



Foto: Reprodução/Gov Br

O prefeito de Cabedelo, Evilásio Cavalcanti, ressaltou a importância da articulação entre as diferentes esferas de governo para o desenvolvimento do município.

Para ele, os investimentos no porto representam uma oportunidade de fortalecer a atividade turística local e ampliar os benefícios da infraestrutura portuária para a cidade. “Essa revitalização para nos trazer mais musculatura para o turismo da nossa cidade, fortalecer mais o turismo da nossa Paraíba”, destacou o prefeito.

Etapas da obra

O acréscimo de recursos decorre da aplicação das cláusulas de reajuste previstas no edital da licitação, considerando a atualização dos valores do anteprojeto elaborado em abril de 2025 pelo Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH).

A medida busca assegurar o equilíbrio econômico-financeiro da contratação e a execução das intervenções previstas.

O processo de contratação avançou em setembro de 2026, com a conclusão da licitação que definiu a empresa DTA Engenharia Ltda. como vencedora.

As intervenções contemplam a adequação do canal interno de acesso e o alargamento da bacia de evolução, por meio de serviços de dragagem, que consistem na retirada de sedimentos do fundo, e de derrocagem, destinada à remoção de materiais rochosos que dificultam a navegação.

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta, destacou que a intervenção dá continuidade aos investimentos realizados para melhorar as condições de navegação no Porto de Cabedelo. Segundo ele, a ampliação da bacia de evolução complementa a etapa anterior de aprofundamento do calado, executada com recursos estaduais. “Nós estamos aqui complementando essa primeira etapa da dragagem, que aprofundou o nosso calado de 9 para 11 metros, mas que, sem a bacia de evolução, nós ficamos, por exemplo, sem ter condições de receber os navios de cruzeiro que ajudarão, na verdade, a seguir essa grande evolução que tivemos no turismo do nosso estado”, afirmou.

De acordo com o planejamento apresentado pela Secretaria Nacional de Portos, a elaboração dos projetos básico e executivo tem previsão de início em novembro de 2026. O cronograma prevê o início das intervenções em março de 2027, com conclusão estimada para julho do mesmo ano.

Modernização da infraestrutura

A ampliação da bacia de evolução busca adequar a infraestrutura às necessidades operacionais e ampliar as condições de acesso e manobra de embarcações de maior porte.

Para o diretor-presidente da Companhia Docas da Paraíba, Raniere Barbosa, a intervenção deverá aumentar as possibilidades de atuação comercial do Porto de Cabedelo.

A adequação da infraestrutura permitirá buscar novas operações e fortalecer a participação do terminal nas cadeias logísticas atendidas pelo complexo portuário. “Preparamos o Porto de Cabedelo para receber navios maiores, ampliar sua capacidade operacional, conquistar novas cargas e alargar os caminhos marítimos para novas rotas comerciais e turísticas”, afirmou.

Além das obras de dragagem e derrocagem, está prevista a extensão do molhe de proteção do porto, com investimento estimado em R$ 40,43 milhões.



Foto: Reprodução/Internet

Desse total, R$ 30,43 milhões correspondem a recursos federais e R$ 10 milhões à contrapartida estadual.

A intervenção tem como objetivo aumentar a estabilidade do canal de acesso e reduzir o assoreamento, contribuindo para a manutenção das condições de navegabilidade.

Juntos, os dois projetos somam aproximadamente R$ 111,6 milhões em investimentos previstos para a melhoria da infraestrutura portuária, com foco na ampliação da capacidade operacional e na eficiência da navegação.

Movimentação de cargas

Localizado no litoral paraibano, o Porto de Cabedelo desempenha papel importante no abastecimento e na movimentação de mercadorias no estado.

Entre as principais cargas operadas estão derivados de petróleo, coque de petróleo, trigo e malte.

Em 2025, a movimentação portuária alcançou aproximadamente 1,19 milhão de toneladas. Nos dois primeiros meses de 2026, foram movimentadas cerca de 240 mil toneladas, crescimento de 86,07% em relação ao mesmo período do ano anterior.

Atualmente, o porto possui seis contratos de arrendamento vigentes, relacionados à movimentação e à armazenagem de granéis líquidos e sólidos.

Os investimentos em infraestrutura de acesso marítimo buscam ampliar as condições de operação do complexo portuário e adequar suas instalações ao recebimento de embarcações de maior porte.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Reprodução/Internet

Mercosul simplifica mecanismo de desabastecimento

Mudanças reduzem a burocracia e agilizam o acesso das empresas ao mecanismo



Foto: Reprodução/Internet

Os Estados Partes do Mercosul — Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai — aprovaram, durante as reuniões preparatórias para a Cúpula do Bloco, em Assunção (Paraguai), a modernização do mecanismo regional de desabastecimento, utilizado quando determinado produto não é produzido ou não está disponível em quantidade suficiente no Mercosul.

A nova norma, proposta pelo Brasil durante sua Presidência Pro Tempore do Mercosul no segundo semestre do ano passado, simplifica procedimentos e torna mais ágil a análise dos pedidos para redução temporária do Imposto de Importação, reduzindo custos administrativos, a competitividade e o ambiente de negócios.

A Resolução do Grupo Mercado Comum (GMC) nº 26/26 substitui a Resolução GMC nº 49/19 e atualiza o funcionamento do mecanismo para torná-lo mais eficiente e menos burocrático, em benefício dos setores produtivos que utilizam esse instrumento.

Entre os principais avanços está a ampliação, de 12 para 24 meses, do prazo de vigência das medidas de desabastecimento, materializadas em reduções temporárias do Imposto de Importação para 0% quando houver insuficiência da oferta regional.

A mudança reduz a necessidade de renovações frequentes dos pleitos, simplifica procedimentos administrativos e diminui custos para as empresas que recorrem ao mecanismo.

A nova resolução também aperfeiçoa os prazos para análise dos pedidos, conferindo maior celeridade ao processamento das demandas apresentadas pelos Estados Partes.

Outro avanço é a incorporação da tramitação eletrônica dos pleitos por meio de sistema informatizado do Mercosul, medida que contribuirá para maior eficiência na gestão dos processos.

As alterações aprovadas reforçam a agenda de modernização dos instrumentos do Mercosul e estão alinhadas às diretrizes do Governo Federal voltadas à desburocratização, à melhoria do ambiente de negócios e ao aumento da eficiência da administração pública, contribuindo para que empresas tenham acesso mais rápido aos insumos e produtos de que necessitam quando houver insuficiência de oferta no bloco.

A Resolução GMC nº 26/26 deverá ser incorporada ao ordenamento jurídico dos Estados Partes do Mercosul para que passe a produzir efeitos, conforme as regras do bloco.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

BR do Mar pode ampliar competitividade do Brasil

Programa pode fortalecer o transporte marítimo diante do acordo com a União Europeia

O decreto assinado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva em abril, promulgando o acordo de livre comércio entre Mercosul e União Europeia, abriu uma nova etapa para o comércio exterior brasileiro.

Com a entrada em vigor provisória das medidas previstas no tratado, cresce também a importância de uma infraestrutura logística mais eficiente e integrada para ampliar a competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional.

Nesse cenário, programas como o BR do Mar, do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), ganham papel estratégico ao estimular a cabotagem (navegação entre portos do Brasil) e fortalecer a logística nacional para atender o possível crescimento das exportações brasileiras.

Segundo o Guia de Utilização da Cabotagem e de Habilitação ao BR do Mar, a cabotagem responde, hoje, por cerca de 12% da matriz de transportes brasileira, participação inferior à observada em grandes economias internacionais (44% no Japão, 32% na União Europeia e 25% na China).

O programa BR do Mar busca ampliar esse percentual, especialmente no transporte de cargas em contêineres, segmento associado a mercadorias industrializadas e de maior valor agregado.

Estudo da ApexBrasil aponta que o acordo Mercosul–União Europeia pode ampliar a presença brasileira em 543 oportunidades imediatas de exportação.

A estimativa é de que, apenas no primeiro ano de vigência do acordo, as exportações do Brasil para o bloco europeu sejam ampliadas em até US$ 1 bilhão.

Para atender esse novo cenário, com mercados cada vez mais exigentes em custos, sustentabilidade e previsibilidade logística, a integração entre produção, infraestrutura e transporte será um fator decisivo para ampliar a participação brasileira no comércio global.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, o fortalecimento da logística nacional é essencial para que o país aproveite as oportunidades abertas. “A competitividade do Brasil passa diretamente pela capacidade de transportar mercadorias com eficiência, previsibilidade e menor custo. O BR do Mar representa um avanço importante para modernizar nossa matriz logística, fortalecer a integração entre os modais e preparar o país para um cenário de expansão das exportações”, afirmou.

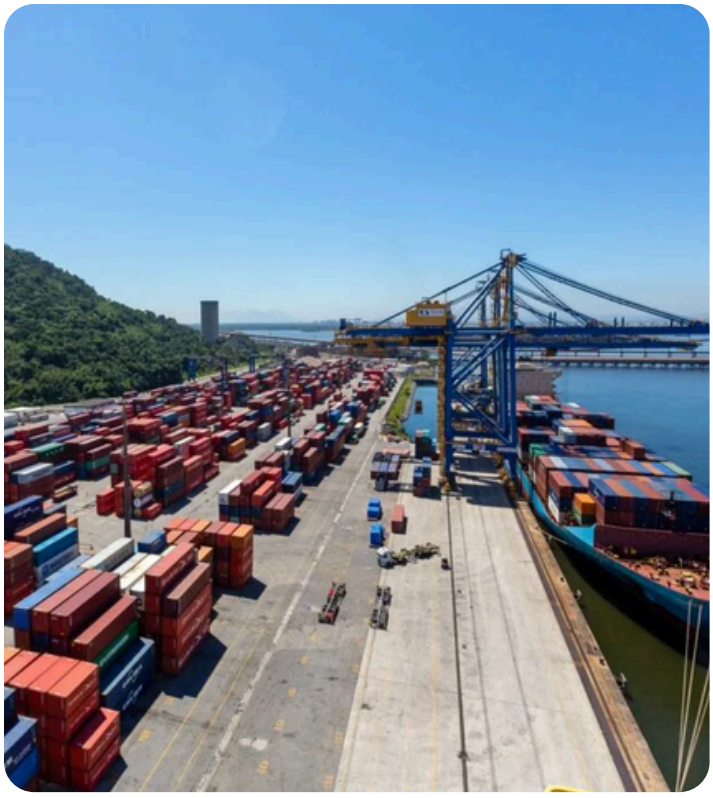

Foto: Reprodução/Gov Br

Sustentabilidade, eficiência e redução de custos

Com a expectativa de crescimento das exportações para a Europa, portos do Brasil em regiões geograficamente mais próximas do continente europeu (Norte e Nordeste) podem ganhar relevância logística no comércio exterior brasileiro. Nesse cenário, a cabotagem tende a exercer papel estratégico na redistribuição de cargas.

Produtos industrializados e cargas em contêineres, vindo do Sul, Sudeste e Centro-Oeste, poderão ser transportados via cabotagem até portos exportadores do Norte e Nordeste, reduzindo a dependência do transporte rodoviário em longas distâncias.

Além de ampliar eficiência logística, o modelo contribui para reduzir emissões de gases de efeito estufa, já que o transporte marítimo pode emitir até seis vezes menos poluentes que o modal rodoviário para movimentar a mesma carga em longas distâncias e apresenta custos médios até 60% menores que o rodoviário e 40% menores que o ferroviário, segundo estimativas da Infra S.A.

Incentivos do programa

Entre os mecanismos de incentivo, previstos nas regras do programa, está a ampliação da possibilidade de afretamento de embarcações estrangeiras para empresas que usem navios sustentáveis em suas operações.

Na prática, quanto maior o uso de embarcações com menor impacto ambiental, maior pode ser a capacidade de ampliação da frota pelas Empresas Brasileiras de Navegação (EBN).

O modelo permite, por exemplo, que empresas ampliem em até 50% a tonelagem de sua frota própria com afretamento de embarcações estrangeiras.

Esse percentual pode chegar a 100% quando as embarcações envolvidas forem sustentáveis e alcançar até 300% em determinadas combinações entre frota própria e navios afretados com características ambientais mais eficientes.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

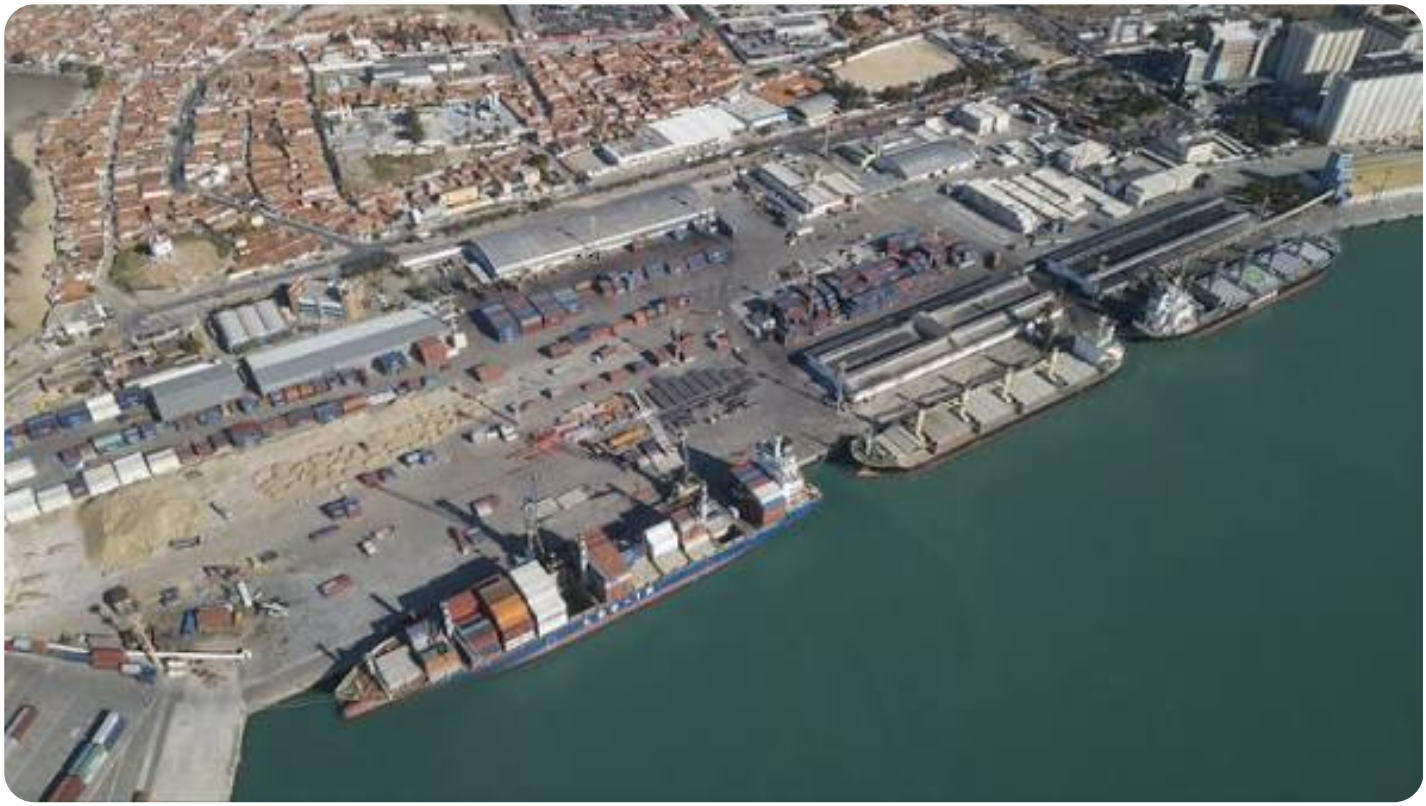

Foto: Reprodução/Internet