



ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE
TERMINAIS DE LÍQUIDOS



Clipping Diário

TERÇA-FEIRA 09.06.26

Investimentos ampliam infraestrutura no Porto de Salvador

PLATAFORMA: MODAIS EM FOCO | CADERNO: ONLINE | 09.06.26

Os investimentos realizados pela Companhia das Docas do Estado da Bahia – Codeba na modernização da infraestrutura do Porto de Salvador já refletem diretamente nos resultados operacionais do terminal.

O porto da capital baiana registrou um marco histórico, no último mês maio, ao ultrapassar a importação de 200 mil toneladas de grãos no cais público. O volume foi alcançado durante operações conduzidas pela Intermarítima, empresa responsável pela movimentação das cargas.

“Entre as principais intervenções executadas, está a recuperação e o reforço estrutural da plataforma do cais público, com investimento de R\$ 14,7 milhões. A obra integra o conjunto de melhorias que vem ampliando a capacidade operacional do Porto de Salvador”, explica Antonio Gobbo, diretor presidente da Codeba, que também destaca o aprofundamento do novo canal de acesso e da bacia de evolução, atualmente em processo de licenciamento. “Esta é mais uma ação estratégica e etapa fundamental para ampliar a capacidade de atendimento de navios de 400 metros de LOA, que serão o padrão de projetos nas próximas décadas. Uma intervenção que deverá ampliar significativamente a competitividade do porto nos próximos anos”, conclui Gobbo.

Os investimentos em curso também incluem a ampliação parcial do cais público para alcançar 14 metros de profundidade, a construção da nova Portaria 4 do Porto de Salvador, com investimento superior a R\$ 1,6 milhão, e a modernização das redes elétricas de média e baixa tensão dos prédios administrativos e operacionais do terminal.

Sustentabilidade

Além dos avanços estruturais, a Autoridade Portuária Federal vem incorporando iniciativas voltadas à sustentabilidade. Entre elas está o projeto de descarbonização e eletrificação dos cais, iniciado no Porto de Salvador, que prevê a instalação de sistemas de abastecimento elétrico para os rebocadores responsáveis pelas manobras das embarcações. A medida busca reduzir emissões e preparar o porto para os novos padrões ambientais exigidos pelo setor marítimo.

Sustentabilidade orienta expansão da infraestrutura portuária

PLATAFORMA: BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 09.06.26

A agenda ambiental deixou de ser acessória nos projetos de infraestrutura portuária brasileira e passou a condicionar desde a modelagem dos leilões até os contratos de arrendamento e concessão. É esse o diagnóstico que emergiu do painel “InfraESG – Boas Práticas e Sustentabilidade na Logística”, realizado nesta segunda-feira (8) durante o Nordeste Export, evento promovido pelo Grupo Brasil Export, com a participação do Secretário Nacional de Portos, Alex Ávila e do Diretor-Presidente da Infra S.A, Jorge Bastos, na Associação Comercial de Maceió.

O secretário apresentou um balanço de três anos à frente da secretaria. No período, 29 empreendimentos foram lançados ao mercado por meio de leilões de arrendamentos e concessões. Ele ressaltou que os resultados materiais desses contratos dependem de um horizonte de dois a cinco anos para se consolidar, e que é nesse intervalo que os compromissos ambientais assumidos nos editais começam a ganhar forma.

O Terminal de Contêineres de Santos foi citado como o caso mais representativo. O edital prevê equipamentos eletrificados e incentiva o uso de combustíveis de menor impacto pelas embarcações que operam no terminal.

“Essas sementes precisam ser plantadas. Precisam ser cuidadas para que a gente colha esses frutos devidamente alinhados com toda a agenda ambiental”, afirmou o secretário. Bastos, por sua vez, definiu a sustentabilidade como condição para qualquer projeto desenvolvido pela Infra S.A..

Segundo ele, nenhuma iniciativa avança sem que o tema seja tratado como prioridade desde as etapas iniciais de concepção. O diretor-presidente destacou que o Brasil ocupa uma posição singular nesse debate por deter a maior matriz energética renovável do mundo, e lembrou que o país tem no etanol um histórico que pode ser mobilizado agora em favor da descarbonização do transporte marítimo.

“O Brasil vai ser um país que estará à frente dessa alavancagem”, disse.

Combustível sustentável

O debate sobre combustíveis alternativos para a navegação tomou parte relevante do painel. Ávila afirmou que o governo vem mapeando pontos estratégicos na costa brasileira para viabilizar estruturas de bunker sustentável, em diálogo com armadores e autoridades portuárias das regiões Sul, Centro, Norte e Nordeste. As modelagens em análise incluem tanto a instalação dentro de portos públicos, por meio de arrendamentos, quanto empreendimentos integralmente privados, devidamente regularizados junto à agência reguladora.

Sobre qual combustível vai prevalecer — hidrogênio, etanol ou outras opções —, o secretário defendeu que a definição cabe ao mercado.

“O que vai ser tido como a melhor opção é o que o mercado responder que vai atender melhor às necessidades”, afirmou, acrescentando que a tendência é de coexistência de mais de um tipo de combustível à medida que os projetos avançam.

Bastos reforçou essa leitura e citou o BNDES como peça central no financiamento dessa transição. O banco mantém uma carteira com custo diferenciado para projetos voltados à redução de impacto ambiental, o que, segundo o diretor, amplia a viabilidade econômica das iniciativas. Como sinal do movimento em curso no setor privado, mencionou os navios Valemax da mineradora Vale, que estão sendo adaptados para operar com combustíveis alternativos.

Enchentes no Sul

A resiliência climática da infraestrutura também esteve em pauta. Bastos afirmou que os projetos desenvolvidos pela Infra S.A. seguem determinações dos ministérios para incorporar características que permitam a manutenção das operações diante de inundações, chuvas torrenciais e erosão costeira. Segundo ele, a orientação parte dos ministérios e a Infra S.A. modela os projetos em conformidade com essas diretrizes.

Já o secretário abordou os contratos de arrendamento e concessão como instrumentos em constante revisão.

As enchentes que atingiram o Rio Grande do Sul foram citadas como um evento que expôs lacunas nos instrumentos contratuais, em especial na cobertura de seguros para situações que extrapolam o escopo das operações portuárias convencionais. O caso levou o governo a aprimorar as matrizes de risco utilizadas nos contratos.

“A gente se deparou com situações que nunca foram presenciadas”, disse o secretário.

Para ele, os contratos vigentes são mais avançados do que os firmados desde a Lei de Modernização dos Portos, de 1993, mas o processo de atualização não tem ponto final.

As hidrovias também entraram na discussão como vetor de sustentabilidade logística. Bastos citou a concessão da Hidrovia do Rio Paraguai, em fase de modelagem, como uma das iniciativas com potencial de reduzir o volume de caminhões em circulação e, conseqüentemente, as emissões associadas ao transporte de cargas.

“Havendo mudanças, o processo do Tecon Santos 10 deve e vai voltar ao TCU”

PLATAFORMA: BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 09.06.26

Na semana em que a diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) pretende definir o processo de concessão do Tecon Santos 10, o megaterminal de contêineres e carga geral a ser construído no Porto de Santos, o presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), ministro Vital do Rêgo Filho, afirma que, havendo mudanças nas regras para o leilão da instalação, esse caso terá de ser analisado novamente pela Corte de Contas. E se o processo demorar para ser enviado ao órgão, ele considera que “dificilmente será definido este ano”. Vital do Rêgo Júnior falou sobre o processo do Tecon Santos 10 em entrevista exclusiva ao BE News na noite dessa segunda-feira, dia 8, durante sua participação no fórum Nordeste Export, promovido pelo Grupo Brasil Export em Maceió (AL). Os preparativos do Governo Federal para o arrendamento do megaterminal são acompanhados com atenção pelo TCU, principalmente porque o Tribunal emitiu orientações no final do ano passado, como o veto à participação de armadores na leilão da instalação, que não devem ser seguidas. Uma nota técnica da Casa Civil apresentada no último mês propôs diretrizes para tornar a disputa menos restritiva, contrariando as normas propostas pela Corte de Contas. São exatamente quais as regras que serão fixadas para a concessão que a Antaq deve estabelecer esta semana.

Na entrevista ao BE News, o presidente do TCU ainda fala sobre os cortes orçamentários sofridos pelas agências reguladoras e por que considera que esses órgãos devem ter autonomia financeira. Confira a seguir:

Ministro, em dezembro do ano passado, o Tribunal de Contas da União se manifestou em relação ao modelo de concessão do Tecon Santos 10 proposto pelo Ministério de Portos e Aeroportos. Os dois pontos principais nessa manifestação do TCU foram o veto à participação dos armadores na disputa a ser realizada para a concessão e, depois, a manutenção da restrição proposta às empresas que já atuam no setor de contêineres do Porto de Santos. No último dia 5 de maio, a Casa Civil emitiu uma nota técnica propondo um modelo de concessão com ampla participação no leilão, contrariando a orientação da Corte de Contas. Qual a sua opinião sobre a postura da Casa Civil nesse processo?

Eu acho que cada um tem o seu papel. O TCU é um órgão de controle. A discricionariedade é do Governo. A agência regula. E o que aconteceu neste momento? O Governo recebeu uma proposta da agência, que você colocou com muita propriedade, para que fizéssemos uma avaliação. Nós fizemos a avaliação, entendemos através de um acórdão que nós emitimos. Então até aí, a nossa parte nós concluímos. O que nós achávamos está no acórdão, que também você soube interpretar. Agora, se o Governo muda de posição dentro da sua discricionariedade, ele altera a sua posição original. Então, havendo mudança, o processo do Tecon Santos 10 deve e vai voltar ao TCU para que a Corte possa oferecer a necessária segurança jurídica. O TCU acompanha, monitora permanentemente o Porto de Santos e sabe que nós temos que ter intervenções rápidas, eficientes e a longo prazo.

Então, se a Antaq seguir a nota técnica da Casa Civil e alterar as regras para a concessão, será necessária uma nova avaliação por parte da Corte de Contas?

Deverá ser. Eu tenho absoluta certeza disso. Até porque a manifestação do setor de PPI (Programa de Parcerias de Investimentos) da Casa Civil foi uma manifestação muito genérica, sem grandes bases jurídicas. E certamente a Agência Nacional de Transportes Aquaviários vai remeter para o TCU essa manifestação do PPI e da Casa Civil. Eu destaco que o edital, não somos nós que fazemos. Nós analisamos sua legalidade, transparência e a formalidade do Direito Administrativo. Os princípios do Direito Administrativo são a base para que nós avaliemos o edital. Fizemos assim com o modelo de concessão atual e vamos fazer nesse que voltar. Havendo competitividade, havendo transparência, havendo eficiência, havendo pontos que interessam ao público, que atentam ao interesse público, nós vamos nos manifestar.

Com essa nova avaliação do Tribunal de Contas da União, o senhor acha possível seguir o cronograma proposto pelo ministro Tomé Franca, de até agosto, publicar o edital e termos o leilão ainda este ano?

Nós vamos cumprir. O TCU, hoje, é um órgão extremamente célebre nas suas apreciações. Uma desestatização, nós temos até 90 dias para fazer. Muitas vezes, fazemos antes. Então, certamente, a manifestação da Antaq vindo para o tribunal logo, sem demoras, nós haveremos de dar a celeridade necessária. O Brasil espera isso. Agora, se demorar, em um ano de eleição, com um segundo semestre conturbado, dificilmente será definido este ano.

Ministro, recentemente o Governo Federal determinou cortes orçamentários, que impactaram as agências reguladoras. Dirigentes da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e da Antaq já se reuniram com o ministro Tomé para discutir a liberação de recursos para suas atividades. Ao mesmo tempo, a Anac suspendeu a emissão de certificações de novas aeronaves. Qual sua avaliação sobre o Governo cortar o orçamento das agências?

Há muito tempo que eu defendo o fortalecimento das agências. As agências reguladoras são órgãos de fiscalização de primeira ordem. O Tribunal de Contas é órgão de segunda ordem. Então, nós regulamos as agências. Se não houver uma agência forte, nós vamos ter mais trabalho, porque vamos ter que intervir no trabalho da agência – o que nós não podemos e não devemos fazer, porque o Brasil não pode ficar desregulado. A desregulação é igual à insegurança jurídica. Então você tem uma falta de senso de oportunidade. As agências, todas elas, são autossustentáveis. Se elas tiverem autonomia orçamentária, elas são autossustentáveis. E elas podem devolver ao Governo aquilo que for a mais. Então, acho que falta o Ministério do Planejamento, a Casa Civil, terem uma conversa, certo?

Qual sua expectativa para ter esse caso solucionado?

Eu já me manifestei como presidente do TCU, porque é um assunto que nos aflige. E espero que nós tenhamos uma resolução o mais rápido possível. Pra você ter uma ideia, muita gente esquece que a Anatel, através do TCU, conseguiu sua independência orçamentária. É a única agência que não tem contingenciamento para fazer resultado primário. Foi através de uma decisão do Tribunal de Contas da União, que já transitou em julgado. Enfim, queremos que o governo resolva o problema orçamentário das agências.

O sr. defende que as demais agências tenham autonomia orçamentária?

Eu tenho absoluta convicção disso. Uma agência com autonomia funcional, ela necessita de autonomia orçamentária e financeira para a exata dimensão dos seus deveres como agência de regulação.

Operadores logísticos projetam investir no Sudeste, aponta ABOL

PLATAFORMA: MUNDO LOGÍSTICA | CADERNO: ONLINE | 09.06.26

Uma estimativa obtida pela Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL) aponta que operadores logísticos com faturamento anual superior a R\$ 750 milhões devem investir, individualmente, cerca de R\$ 500 milhões até 2030 na região Sudeste. De acordo com a ABOL, o levantamento considera empresas filiadas que atuam também em operações portuárias e no meio aéreo.

As verbas serão direcionadas, principalmente, à reforma de pátio, construção de armazéns, aquisição de equipamentos, frota própria, sistemas operacionais, tecnologias com Inteligência Artificial e machine learning, terminais portuários e aeroportuários, CLIAS e realocização de unidades alfandegadas.

Segundo a ABOL, os recursos mostram-se necessários e precisam ocorrer continuamente diante das limitações de infraestrutura. Além disso, os desafios de um maior equilíbrio entre os modais ainda impedem o desenvolvimento pleno do mercado, que se mantém dependente do transporte rodoviário.

“Se eu tivesse que apontar um único gargalo, dificilmente qualquer operador, seja portuário ou de zona secundária, deixaria de citar os acessos na multimodalidade”, destacou o presidente do Conselho Deliberativo da ABOL e CLO da Santos Brasil, Ricardo Buteri.

“O Porto de Santos não conseguirá ficar sem a movimentação por rodovias, mas o avanço da ferrovia é essencial para mantermos a competitividade e a pujança que temos hoje”, ressaltou. As análises do executivo ocorreram durante a edição 2026 do Fórum Santos Export, realizado no Guarujá.

O representante da ABOL participou do painel “Estratégias de Logística e Armazenagem para a Eficiência do Fluxo de Cargas na Baixada Santista” ao lado do presidente da Multilog, Djalma Vilela, que também é conselheiro na ABOL.

De acordo com Vilela, a instituição está em um ciclo de dois anos, que envolve R\$ 1 bilhão para expansão de 30% da sua capacidade de recebimento de cargas. “Olhamos exatamente esse trading que existe no Brasil de comércio internacional, seja em Santos, Paranaguá, Santa Catarina ou em todos os locais onde atuamos”, apontou.

Transição no Cade põe à prova jurisprudência de 26 anos em Santos

[PLATAFORMA: PORTAL VEJA](#) | [CADERNO: ONLINE](#) | 09.06.26

A pauta do Tribunal do Cade desta quarta-feira (10) colocou em estado de atenção o setor de infraestrutura. Sob forte expectativa de grandes conglomerados de navegação (como MSC e Maersk), o órgão julgará se a Brasil Terminal Portuário (BTP), responsável por 35% da movimentação no Porto de Santos, pode cobrar a tarifa THC2 (ou Serviço de Segregação e Entrega). É a 13ª vez em 26 anos que o tema vai a plenário, mas o momento atual traz componentes inéditos.

A THC2 é uma taxa extra cobrada pelos operadores dos terminais portuários (os donos do cais) para separar e entregar um contêiner quando o importador decide armazenar sua mercadoria em um porto seco concorrente (fora do porto público). Na prática, o Cade já considerou essa taxa abusiva porque o trajeto de desembarque da carga já está coberto pela tarifa padrão (THC), de modo que a THC2 funcionaria como uma cobrança duplicada.

O julgamento coincide com uma fase de transição importante na autarquia. A presidência efetiva está vaga desde meados de 2025, o Tribunal opera com o quórum mínimo de quatro conselheiros e o Superintendente-Geral, Alexandre Barreto, encerra seu mandato agora em junho. Operadores portuários viram nessa janela de mudanças e em decisões recentes do ministro Dias Toffoli (STF) o cenário propício para rediscutir a jurisprudência que vigora há décadas.

Se o Cade mudar de posicionamento, o reflexo no “Custo Brasil” será de cifras bilionárias. Notas técnicas da Fazenda estimam que a volta do THC2 pode onerar o comércio exterior entre R\$ 690 milhões e R\$ 1 bilhão por ano — um custo extra que tende a se espalhar pela cadeia logística, afetando de insumos industriais a produtos de consumo.

Setor portuário vê mudanças irreversíveis em três frentes

PLATAFORMA: BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 09.06.26

O setor portuário brasileiro atravessa uma transformação simultânea em três frentes: a digitalização dos processos de importação, as mudanças na jornada de trabalho e a modernização do marco legal portuário. O cenário foi debatido nesta segunda-feira (8) durante o painel sobre perspectivas do setor privado no Fórum Nordeste Export, evento promovido pelo Grupo Brasil Export, com representantes da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), da Associação Brasileira de Terminais de Recintos Alfandegados (ABTRA) e da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop).

O presidente executivo da ABTRA, Angelino Caputo, apresentou ao público o funcionamento do novo processo de importação. O modelo atualmente em vigor exige que 100% das cargas sejam enviadas a recintos alfandegados antes de qualquer liberação, mesmo que a grande maioria delas seja enquadrada no canal verde, considerado o de menor risco pela Receita Federal.

Com a Declaração Única de Importação (Duimp), o importador passa a poder declarar a carga antes mesmo da chegada do navio ao porto. A Receita Federal parametriza o canal antecipadamente e, se a carga for liberada no verde, o despacho ocorre sobre a água — a mercadoria desce do navio já nacionalizada, sem precisar ser encaminhada a um recinto alfandegado.

A migração para o novo sistema ocorre em etapas. Em abril deste ano, as grandes cargas do modal marítimo passaram a ser obrigadas a utilizar a Duimp. Em 31 de agosto, as cargas a granel do mesmo modal também passarão a operar sob as novas regras. Em 1º de dezembro de 2026, o processo antigo será definitivamente encerrado. A partir dessa data, todas as cargas passarão a operar exclusivamente pelo novo sistema.

Os efeitos sobre o tempo de permanência das cargas no porto já começam a aparecer nos indicadores. Caputo apresentou dados do Porto de Santos que mostram uma redução contínua ao longo da última década. Há dez anos, a permanência média era de 22 dias. Com as melhorias implementadas nos últimos anos, esse número caiu para cerca de 11 dias. Já as cargas que ingressam pelo novo processo estão permanecendo entre seis e sete dias nos terminais.

Escala 6×1

Em paralelo à digitalização dos processos aduaneiros, o setor acompanha as propostas de alteração da jornada de trabalho em discussão no Congresso Nacional. O diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, explicou que há dois textos em debate: a PEC 221, já aprovada pela Câmara dos Deputados e encaminhada ao Senado Federal; e a PEC 12, de iniciativa do Senado, que mantém a jornada semanal de 44 horas e amplia as possibilidades de flexibilização por meio da negociação coletiva.

A posição das entidades representadas no painel converge em um ponto. Segundo os dirigentes, uma eventual redução da jornada deveria prever um período de transição de pelo menos 360 dias, e não os 60 dias previstos na PEC 221.

Caputo reconheceu que a discussão possui fundamentos legítimos do ponto de vista dos trabalhadores, mas ressaltou que a possibilidade de flexibilização das folgas pode permitir uma reorganização da força de trabalho sem a necessidade de contratações em larga escala, reduzindo os impactos financeiros para os terminais.

“Olhando pelo lado humano, o trabalhador portuário tem o direito de ter uma escala mais parecida com a nossa. Com essa flexibilidade de não ter que ser consecutivo dá para reorganizar a mão de obra. Caso não haja isso, teremos que contratar mais um monte de gente, mas acredito que dê para reorganizar a força atual, talvez com algumas pequenas complementações”, afirmou.

PL 733

O terceiro tema debatido foi o PL 733, projeto que trata do novo marco legal portuário. Jesualdo disse acreditar que a Câmara dos Deputados poderá concluir a análise da proposta ainda neste semestre. Segundo ele, o principal obstáculo para o avanço da matéria — a divergência entre os modelos de representação sindical unicista e mista — estava em fase final de negociação entre as federações envolvidas e o relator do projeto.

Caputo adotou uma posição mais cautelosa e afirmou não compartilhar do mesmo grau de otimismo. Manoel Ferreira, conselheiro da Fenop, também declarou torcer pelo avanço da proposta, mas afirmou ver com ceticismo a possibilidade de uma tramitação tão rápida.

Silva ponderou que, mesmo que a Câmara conclua a votação do texto ainda em junho, o Senado teria condições de analisar a matéria dentro de 2026, uma vez que se trata de um projeto de caráter setorial e com escopo mais específico do que reformas amplas, como a tributária.

Para Ferreira, independentemente da velocidade com que essas mudanças ocorram, o setor precisará se adaptar ao novo cenário. “O objetivo final é que o usuário pague menos”, disse.

Porto do Açu reforça compromissos com Pacto Global da ONU em metas de clima e água

PLATAFORMA: PORTOS E NAVIOS | CADERNO: ONLINE | 09.06.26

O Porto do Açu Operações, localizado em São João da Barra (RJ), ampliou seu engajamento com o Pacto Global da ONU ao aderir aos movimentos Ambição Net Zero e Água, durante o Fórum Ambição 2030 realizado no Museu de Arte de São Paulo (MASP), em 2 de junho. A iniciativa reforça a estratégia de sustentabilidade de longo prazo da companhia, alinhada à chamada Ambição 2050, que estabelece metas de descarbonização, eficiência hídrica, conservação ambiental e desenvolvimento social no entorno do complexo portuário.

De acordo com informações do Porto do Açu, o complexo já possui inventário de emissões de gases de efeito estufa reconhecido com o selo ouro do Programa Brasileiro GHG Protocol desde 2021 e trabalha com metas de redução de emissões de 50% até 2030, 80% até 2040 e neutralidade até 2050. Com a adesão ao movimento Ambição Net Zero, a empresa se compromete a publicar anualmente seu inventário de emissões, adotar metas de redução alinhadas à ciência climática e promover uma transição justa para uma economia de baixo carbono.

No Movimento Água, o foco é ampliar a eficiência e a conservação de recursos hídricos, com destaque para iniciativas como as ações na Reserva Caruara, que contribuem para a proteção ambiental e a segurança hídrica da região norte fluminense. Segundo o porto, mais de 70% da água utilizada hoje já provém de fontes alternativas, com a meta de alcançar 90% até 2030, em linha com a agenda da Rede Brasil do Pacto Global e com o Guia para descarbonização do setor marítimo e portuário desenvolvido pelo Grupo de Trabalho de Negócios Oceânicos, do qual o Açu é um dos líderes.

Membros do Instituto Brasil Logística defendem eficiência logística e modernização portuária no Nordeste Export

PLATAFORMA: PORTAL IBL | CADERNO: ONLINE | 09.06.26

Os conselheiros do Instituto Brasil Logística participaram nesta manhã (dia 8 de junho) do Nordeste Export, realizado em Maceió (AL) – evento promovido pelo Grupo Brasil Export, parceiro do Instituto. O encontro reuniu autoridades, empresários e especialistas para debater temas ligados à infraestrutura, logística, comércio exterior e desenvolvimento regional.

O presidente do Conselho Gestor do Instituto Brasil Logística e diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Conceição, e o conselheiro do Instituto e presidente-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA), Angelino Caputo, participaram da cerimônia de abertura e integraram o primeiro painel do evento, que debateu as perspectivas do setor privado para o desenvolvimento do comércio exterior.

Entre os temas discutidos estiveram as expectativas para as novas concessões portuárias, a implantação da Declaração Única de Importação (DUIMP) e os impactos das mudanças nas jornadas de trabalho.

Durante o debate, Jesualdo Conceição destacou a transformação em curso no modelo de negócios dos terminais portuários e recintos alfandegados, impulsionada pela digitalização dos processos e pela busca por maior eficiência logística.

Segundo ele, historicamente a lentidão dos processos portuários gerou oportunidades de negócios. “A ineficiência vira negócio”, resumiu. Contudo, explicou que esse cenário está mudando rapidamente com a modernização do comércio exterior e a implementação das medidas previstas no Acordo de Bali, que buscam agilizar a circulação de mercadorias.

De acordo com Jesualdo, os prazos médios para exportação já foram reduzidos de 13 para quatro dias, enquanto a meta para as operações de importação é diminuir o tempo atual de cerca de 17 dias para o mesmo patamar. “Todos os negócios têm oportunidades”, observou, ao destacar que o setor precisará se adaptar às novas exigências de eficiência.

Também apontou avanços promovidos pela Receita Federal, como a ampliação dos prazos para recolhimento de tributos e a adoção de sistemas que permitem a convivência de cargas nacionalizadas e não nacionalizadas em um mesmo recinto alfandegado. Para ele, as empresas que agregarem novos serviços e valor às operações terão condições de prosperar nesse novo ambiente.

Angelino Caputo abordou a implementação da DUIMP e a transição obrigatória para o Portal Único de Comércio Exterior. Segundo ele, a nova sistemática substitui procedimentos burocráticos por processos mais integrados e digitais, eliminando etapas repetitivas e reduzindo gargalos históricos da logística brasileira.

Entre as inovações destacadas estão o catálogo de produtos, a licença flex e a antecipação da análise das cargas a partir de informações previamente cadastradas no sistema. Na avaliação de Angelino, a modernização reduzirá significativamente o tempo de permanência das mercadorias nos portos e exigirá que os recintos alfandegados diversifiquem seus modelos de negócio.

“Aquele necessidade de existir um grande número de terminais funcionando como hotel de contêineres tende a diminuir”, afirmou. Para o dirigente, a implantação da DUIMP é um processo já consolidado e irreversível, além de fundamental para a operacionalização da futura reforma tributária.

Outro tema abordado foi a proposta de redução da jornada de trabalho atualmente em discussão no Congresso Nacional. Jesualdo observou que a PEC 221/19 prevê a redução da carga semanal de 44 para 40 horas e que eventuais mudanças terão impacto direto sobre as atividades portuárias.

Por se tratar de um serviço essencial para o país, as entidades defendem um período de transição mais amplo para adaptação das operações. Segundo ele, a proposta é que a implementação ocorra em até 360 dias para atividades essenciais, em vez dos 60 dias inicialmente sugeridos em outras discussões legislativas.

Jesualdo ressaltou que a ABTP e a ABTRA, entidades associadas ao Instituto Brasil Logística, acompanham o tema por meio da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (FRENLOGI), da qual o Instituto é o corpo técnico. A expectativa é contribuir com sugestões e emendas durante a tramitação da matéria no Senado.

Angelino Caputo também manifestou apoio a uma transição gradual, destacando que eventuais ajustes na jornada de trabalho envolvem custos que precisam ser absorvidos pela sociedade de forma equilibrada, sem comprometer a continuidade dos serviços essenciais.

Os debatedores ainda comentaram o andamento do Projeto de Lei nº 733/25, que trata da modernização do setor portuário. Jesualdo avaliou que há possibilidade de votação da proposta ainda neste semestre, diante das articulações realizadas pelas entidades junto aos parlamentares. Angelino demonstrou maior cautela quanto ao calendário, mas ressaltou a importância da aprovação do projeto para o avanço das reformas defendidas pelo setor.

O painel contou ainda com a participação de Manoel Ferreira, ex-vice-presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP).