



Um Novo Marco para o Setor: A Regulamentação da NR 24 e o Futuro dos Contêineres e Módulos no Brasil

Por Dr. Sérgio Paiva.

O setor de contêineres marítimos transformados e módulos pré-fabricados para ocupação humana está prestes a vivenciar um divisor de águas. Está praticamente concluído o novo texto regulamentar que abrangerá todos os segmentos produtivos do país. A expectativa é que a aprovação e publicação oficial pelo Ministério do Trabalho e Emprego ocorra logo após a próxima reunião da Comissão Tripartite Paritária Permanente (CTPP), agendada para os dias 23 e 24 de junho, em Brasília.

Este avanço é o resultado de uma longa e estratégica jornada. A participação ativa e efetiva da Câmara Brasileira de Contêineres (CBC), capitaneada pelo nosso Vice-Presidente **Silvio Vasco Campos Jorge**, foi o grande motor de todo o processo de discussão. Desde a suspensão da antiga proibição prevista na NR 18 até as intensas rodadas de debate tripartite que moldaram o novo texto do Anexo IV da NR 24, a CBC consolidou seu papel de liderança. Este momento marcará o início de um novo tempo, estimulando o mercado a utilizar esses equipamentos com total segurança jurídica, conforto e agilidade operacional.

Praticidade e adequação técnica

À primeira vista, o novo texto normativo pode parecer extenso, mas essa densidade foi intencional: buscou-se detalhar as regras para facilitar a implementação prática tanto por parte dos fornecedores quanto dos usuários.

Embora todo o conteúdo da norma seja de suma importância, vale destacar alguns pontos cruciais que foram amplamente debatidos e que trarão grande alívio e viabilidade para o dia a dia das empresas:

Alojamentos: A consolidação da possibilidade do uso de beliches para alojamento em contêineres.

Preservação de layouts: A definição de áreas mínimas para boxes de chuveiros e bacias sanitárias que evitam a necessidade de alterações drásticas em layouts que já estão consolidados e em operação no mercado.

O papel da CBC na transição e os novos contratos

Sabemos que novos tempos exigem investimentos, planejamento rigoroso e, acima de tudo, união de todo o setor. A CBC continuará exercendo sua representação institucional nos pilares técnico, político e econômico.

Atenção aos prazos e investimentos: Ciente de que a adequação a essa nova ordem demandará tempo e recursos, a CBC já está em negociações para garantir prazos de transição razoáveis para a implementação das exigências que demandem maiores investimentos e adequações físicas.

Outro ponto de extrema atenção jurídica e operacional será a revisão dos contratos de prestação de serviços. O novo cenário exige que as responsabilidades entre locador e locatário estejam perfeitamente alinhadas e transparentes, garantindo a instalação adequada dos contêineres e deixando claro, perante eventuais fiscalizações, os deveres de cada parte. Para apoiar o mercado, a CBC apresentará em breve uma sugestão de minuta contratual padrão, contemplando os aspectos mais relevantes da prática corporativa e as novas exigências do Anexo IV da NR 24.

Estamos prontos e engajados para guiar e apoiar nossas associadas nesta nova fase. O futuro do setor bate à porta, e ele vem acompanhado de mais segurança, profissionalismo e crescimento.

CBC em Ação: Representação Estratégica na CIT, Seções da CNT e TranspoAmazônia, em Manaus

A Câmara Brasileira de Contêineres (CBC) reafirmou sua posição de liderança e articulação institucional ao marcar presença em uma série de eventos de grande relevância para o setor de logística e transportes no Brasil e no exterior.

Entre os dias 27 e 29 de maio de 2026, o Presidente da CBC, Dr. **Cláudio Luiz de Viveiros**, e o Vice-Presidente de Transporte Ferroviário, Dr. **Silvio Vasco Campos Jorge**, cumpriram uma agenda estratégica em Manaus (AM). A comitiva participou ativamente das reuniões das Seções da Confederação Nacional do Transporte (CNT), da Assembleia Geral da Câmara Internacional de Logística e Transportes (CIT) e da TranspoAmazônia.

O Papel da CBC e a Urgência da Integração Ferroviária no RS

Um dos momentos de maior protagonismo da entidade ocorreu durante a reunião da Seção VI – da Infraestrutura de Transporte e Logística da CNT.



Na ocasião, o presidente da CBC, Dr. **Cláudio Luiz de Viveiros**, conduziu uma apresentação institucional detalhada para o fórum de líderes do setor.

Em sua exposição, **Viveiros** destacou as atividades da CBC, reforçando a importância técnica e política da entidade como elo regulatório e operacional do transporte multimodal no Brasil. O ponto central e de grande repercussão de sua fala foi a defesa da Integração Ferroviária no Rio Grande do Sul. O presidente abordou a necessidade estratégica de conectar e fortalecer a malha ferroviária gaúcha para otimizar o fluxo de contêineres até os portos, gerando eficiência energética, redução de custos logísticos e maior competitividade para o comércio exterior do estado e do país.

Cooperação Internacional e Desenvolvimento Sustentável

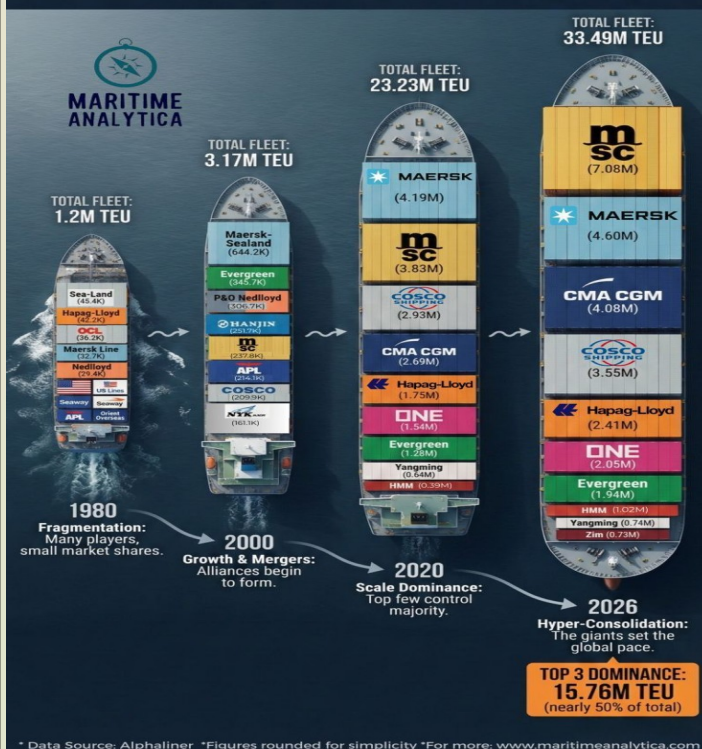
A agenda em Manaus também foi marcada pela Assembleia Geral da CIT, que reuniu um público altamente qualificado de representantes empresariais, autoridades governamentais, especialistas e dirigentes da Rede de Transporte Internacional (RTI-CIT).

O encontro promoveu o intercâmbio de experiências e a ampliação da cooperação internacional para o desenvolvimento sustentável da logística e da mobilidade. Para a Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal (CBC), participar dessas discussões na Região Norte é fundamental para conectar o mercado brasileiro às melhores práticas globais de intermodalidade.

Visão de Futuro: Ao alinhar a defesa de pautas regionais críticas — como a ferrovia gaúcha — com debates de alcance internacional em Manaus, a diretoria da CBC assegura que a voz e os interesses técnicos do setor de contêineres estejam no centro das principais decisões de infraestrutura do país.

THE GREAT CONTAINER CONSOLIDATION

From Fragmentation to Dominance: 45 Years of Global Fleet Evolution



O comércio global depende profundamente do transporte marítimo. Cerca de 90% das mercadorias do planeta circulam por vias oceânicas e, nas últimas décadas, a eficiência desse sistema passou a ser ditada por um fator principal: a escala. A corrida pelo desenvolvimento de navios porta-contêineres cada vez maiores transformou a arquitetura naval, os portos e a geopolítica econômica.

Na década de 1950, os primeiros navios adaptados carregavam poucas centenas de contêineres. Nos anos 1980, os navios da classe Panamax (construídos no limite das eclusas do Canal do Panamá original) transportavam cerca de 4.000 a 5.000 TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés).

A partir dos anos 2000, as barreiras físicas foram quebradas. O mercado viu o nascimento das seguintes gerações de meganavios:

Post-Panamax e New Panamax: Romperam as barreiras anteriores, saltando para capacidades entre 10.000 e 15.000 TEU.

ULCV (Ultra Large Container Vessels): Os gigantes de hoje, que ultrapassam os 360 metros de comprimento (superando a altura da Torre Eiffel) e atingem larguras de até 61 metros, capazes de transportar mais de 24.000 TEU de uma só vez.

Esses meganavios oferecem economias de escala imbatíveis: reduzem drasticamente o custo de combustível e as emissões de carbono por contêiner transportado, embora exijam portos hipermodernos, com guindastes gigantes (super post-panamax) e calados profundos.

O Fenômeno MSC: Rompendo a Barreira dos 1.000 Navios.

Se a evolução técnica redesenhou os oceanos, a MSC redesenhou o mapa competitivo do setor.

Fundada em 1970 pelo capitão **Gianluigi Aponte** com apenas um navio convencional de segunda mão, a MSC passou décadas operando na vice-liderança global, atrás da gigante dinamarquesa Maersk. No entanto, a estratégia adotada pela liderança da empresa a partir de 2020 mudou os rumos do setor.

Em janeiro de 2022, a MSC ultrapassou formalmente a Maersk, assumindo o posto de maior linha de transporte de contêineres do mundo. Longe de desacelerar, a armadora iniciou uma agressiva campanha de aquisição e novos pedidos de navios.

A Hegemonia da China no Comércio Global de Contêineres: Resiliência e Estrutura

Dados recentes do setor (Fonte: MDS) revelam uma tendência que desafia as expectativas de muitos analistas de mercado: a participação da China nas exportações globais containerizadas não apenas cresceu, mas demonstrou uma resiliência impressionante diante das maiores crises do século XXI.

A Ascensão em Números

A trajetória da China no comércio de contêineres é marcada por um crescimento escalar e contínuo:

Anos 90: Aproximadamente 11% de participação.

Meados dos anos 2000: Salto para 25%.

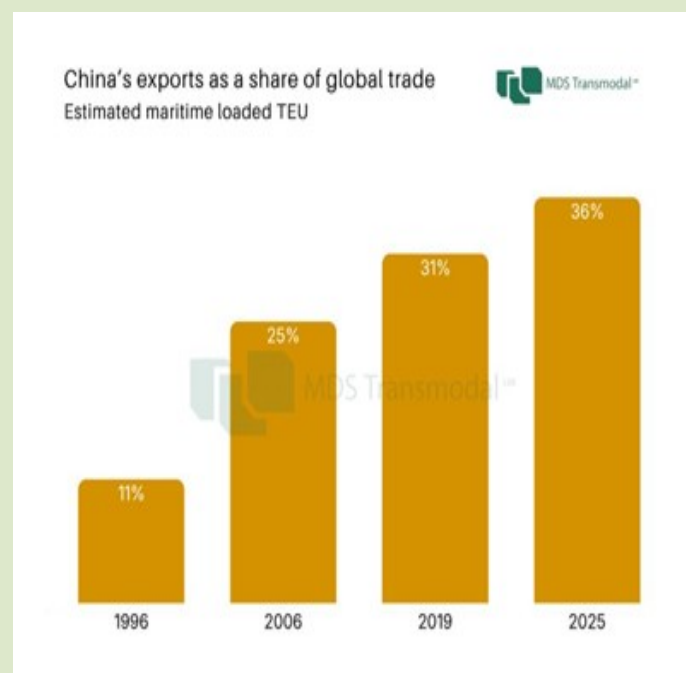
2019 (Pré-pandemia): Superou a marca dos 30%.

Projeção: Consolidação em 36%.

Resiliência frente às Crises

O que mais chama a atenção da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal (CBC) nesta análise é a capacidade chinesa de manter e ampliar sua fatia de mercado mesmo durante períodos de forte instabilidade. Esperava-se que eventos como a crise financeira de 2008, as tensões geopolíticas recentes e a desrupção logística causada pela COVID-19 gerassem um movimento de "decoupling" (desconexão) ou fragmentação das cadeias de suprimento.

Contudo, os dados mostram o oposto. Em vez de uma retração, a participação chinesa continuou a subir, provando que a China permanece profundamente enraizada no centro da manufatura global e dos fluxos comerciais de contêineres, analisa **Alúcio Sobreira** – Vice-Presidente de Transporte Multimodal da CBC.



O Motor do Comércio Exterior - Recordes e Desafios na Movimentação de Contêineres nos Portos Brasileiros

A infraestrutura portuária é as artérias do comércio exterior brasileiro. Cerca de 95% de tudo o que o país compra e vende além de suas fronteiras passa pelo mar, e a carga containerizada consolidou-se como o termômetro mais fiel da atividade industrial e do consumo nacional.

Recentemente, o setor atingiu marcas históricas. Dados consolidados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) apontam que a movimentação de cargas containerizadas no Brasil bateu recorde, atingindo 15,3 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Esse volume representa um robusto avanço de 10,2%, impulsionado tanto pelo comércio de longo curso (importação e exportação) quanto pelo crescimento da cabotagem (navegação entre portos do próprio país).

O Mapa da Movimentação: Os Gigantes do Setor

O fluxo de contêineres no Brasil é caracterizado por uma forte concentração geográfica, onde poucos e complexos hubs logísticos respondem pela maior fatia das operações.

1. Complexo Portuário de Santos (SP)

O Porto de Santos não é apenas o líder incontestável no Brasil, mas consolidou sua posição como o maior porto em movimentação de contêineres de toda a América Latina. Com uma área de influência que abrange os principais estados produtores do país (São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, entre outros), Santos lidera os recordes históricos impulsionado pela alta na exportação de carnes (reefers) e commodities agrícolas, além da forte demanda de insumos para a indústria automobilística e eletroeletrônica.

2. Complexo de Paranaguá (PR)

O porto paranaense se mantém firme na segunda posição nacional de contêineres. Além de sua forte veia graneleira, Paranaguá destaca-se por possuir o maior pátio de contêineres refrigerados (reefers) da América do Sul, sendo o principal canal global para o escoamento de proteína animal (frango congelado).

3. O Hub de Santa Catarina (Itapoá, Navegantes e Itajaí)

O litoral catarinense transformou-se em um dos clusters portuários mais dinâmicos do continente. Terminais de gestão privada, como o Porto de Itapoá — que registrou altas expressivas de movimentação superiores a 30% —, e a Portonave (Navegantes), despontam pela altíssima eficiência operacional, agilidade no recebimento de navios e forte conexão com o setor industrial do Sul do país. Vale citar também a expressiva retomada das operações do Porto de Itajaí, que voltou a reaquecer a economia do Vale do Itajaí.

4. Porto do Rio Grande (RS)

Corredor logístico crucial do extremo sul do país, o porto gaúcho demonstrou enorme resiliência, crescendo acima de 25% na movimentação de TEU e garantindo o abastecimento das principais cadeias industriais e do agronegócio da região mesmo diante de desafios climáticos.

Projeção para 2030: Estimativas da ANTAQ apontam que, mantido o ritmo atual de investimentos e concessões, a movimentação de contêineres no Brasil poderá saltar dos atuais patamares para 18 milhões de TEU até 2030.

A movimentação de contêineres nos portos brasileiros vive sua era de ouro em volume, mas o sucesso a longo prazo dependerá diretamente da velocidade com que o país conseguirá destravar investimentos em infraestrutura de acesso, tecnologia alfandegária e integração intermodal com as ferrovias.

Expediente

CÂMARA BRASILEIRA DE CONTÊINERES,
TRANSPORTE FERROVIÁRIO E MULTIMODAL

Rua Uruguaiana, nº 10 – sala 1508 – Centro
CEP: 20050-090 – Rio de Janeiro – RJ
Tels.: (21) 2263-1645 e 2233-2333
E-mail: secretaria@cbccontainer.org.br
Site: www.cbccontainer.org.br

DIRETORIA GERAL

Presidente: **Cláudio Luiz de Viveiros** - Vice-
Presidente de Contêineres: **Carlos Oswaldo
Bezerra de Miranda** - Vice-Presidente de
Transporte Multimodal: **Aluisio de Souza
Sobreira** - Vice-Presidente de Transporte
Ferroviário: **Silvio Vasco Campos Jorge** -
Diretor Executivo: **Ian Gordon Petersen** -
Diretor Institucional: **Flávio José Passos Coelho**
- Diretor de Planejamento: **Jorge Antônio de
Almeida** - Diretor de Desenvolvimento: **Antônio
Fabrício Santana**

DIRETORIAS REGIONAIS

Diretor da Região Sudeste: **André
Machado de Oliveira** -
Diretor do Estado de São Paulo: **Jorge
Coelho** -
Diretor da Região Nordeste: **Manoel
Carvalho Ferreira da Silva Jr.** -
Centro-Oeste: vago. - Diretor da Região
Sul: vago. - Diretor da Região Norte:
vago.

CONSELHO FISCAL

Presidente: **Jorge Luiz Vieira Coelho**
Membro Efetivo: **Eduardo Gomes Soares**
Membro Efetivo: **Rodrigo Rebouças
Pereira**
Membro Suplente: **Carlos Monteiro de
Oliveira**
Membro Suplente: **Adilson Bertolo**
Membro Suplente: **Tadeusz Polakiewicz**

CBC Notícias é uma publicação da Câmara
Brasileira de Contêineres, Transporte
Ferroviário e Multimodal - CBC

COORDENAÇÃO EDITORIAL E DIAGRAMAÇÃO

Cláudio Viveiros - Presidente
Alex Rotmeister - Secretário-Executivo

Empresas Associadas

AFA Locações Ltda.
Agemar Ltda.
ANTP – Assoc. Nac de T. Públicos.
ANTF – Assoc. Nac. dos T. Ferrov.
BRASTEINER 2000 Ltda.
Bravo Locação Ltda.
Bulkhaul Brasil Ltda.
Bebedouro Containers Ltda.
Celta Containers S/A.
Container Express.
CARU Containers Ltda.
Compass Locação de Containers.
Cia. Norte de Navegação.
Evolution Geradores Ltda.
ECROSS Containers.
Intertank Ltda.
IS Locação e Com. de Containers.
JRC Contêiner.
LOCALLTAINER Ltda.
LOCARES Locação Ltda.
LOCMEQ Loc. de Container Ltda.
Locontainer Arm. Gerais Ltda.
Multiteiner Ltda.
Multicontainer.
Merco Shipping Marítima Ltda.
NHJ do Brasil Ltda.
Primex Container (SeaCo Brasil).
Piraju Locação Ltda.
RP Filho Ltda.
SSREEFER Ltda.
Santos Container Ltda.
SACS Logísticos.
SSG Containers Ltda.
Triton Container Sulamericana.
T.A.M Miranda Containers.
TECON Rio Grande S/A.
TOP CON Consultoria Ltda.
Única Assessoria e Consultoria.
W M Container Ltda.



NOVOS ASSOCIADOS NA CBC!

A Família CBC Cresce: Boas-Vindas às Novas Associadas
Locontainer Armazéns Gerais e Bebedouro Containers!

É com grande entusiasmo e satisfação que a Diretoria da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal (CBC) anuncia e celebra a filiação de duas importantes empresas do setor ao nosso quadro de associadas: a Locontainer Armazéns Gerais e a Bebedouro Containers.

A chegada dessas novas parceiras fortalece ainda mais a representatividade institucional da CBC no cenário nacional, unindo forças em um momento de profundas transformações e avanços regulatórios para o mercado de contêineres e módulos habitáveis no Brasil.

www.cbccontainer.org.br