



ACONTECE

ANO 40 - EDIÇÃO 345 - Outubro / 2025

COMITÊ TÉCNICO DE COMÉRCIO EXTERIOR

COMITÊ TÉCNICO DE COMÉRCIO EXTERIOR
E FISCAL

COMITÊ TÉCNICO DE COMÉRCIO EXTERIOR
E FISCAL

COMITÊ TÉCNICO DE COMÉRCIO EXTERIOR
E FISCAL



**COMITEC TROUXE A
DIRETORA DA ANTAQ,
FLÁVIA TAKAFASHI**

COMITEC DEBATEU COM DIRETORA DA ANTAQ OS MARCOS REGULATÓRIOS DA SOBRESTADIA

Em 26 de setembro, o SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC realizaram mais um encontro com a diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Flávia Takafashi, com o objetivo de esclarecer dúvidas sobre os Acórdãos nº 521/2025 e nº 682/2023, que tratam da cobrança de sobrestadia. A iniciativa, voltada a associados e filiados, foi organizada pelo Comitê Técnico de Comércio Exterior e Assuntos Fiscais (COMITEC), órgão vinculado às entidades. A diretora esteve acompanhada da assessora técnica da Diretoria, Gabriella Morais Marques de Oliveira.

Abertura e objetivos do encontro

O evento foi aberto pelo presidente do SINDICOMIS NACIONAL e da

- a devolução de unidades vazias em *depots* congestionados;
- os prejuízos causados por perda de prazos, perecimento de cargas e custos adicionais com armazenagem e transporte;
- a prática de emissão automática de cobranças de sobrestadia por agentes intermediários após o término do *free time*.

Grupo Especializado de Fiscalização e acúmulo de denúncias

Flávia destacou a criação do Grupo Especializado de Fiscalização de Contêineres (GEF), atualmente composto por 17 servidores. O grupo já analisa cerca de 400 processos relacionados a denúncias na logística de contêineres, a maioria ligada a cobranças consideradas



ACTC, Luiz Ramos, que destacou a importância da iniciativa: “Este encontro foi cuidadosamente estruturado para proporcionar um espaço de escuta e esclarecimento direto aos nossos associados e filiados. Recentemente, a aprovação de um acórdão da ANTAQ relacionado à sobrestadia e outras práticas comerciais portuárias representou um avanço importante na regulação do setor. Nossa intenção com este evento é, justamente, garantir a clareza da sua aplicação”, afirmou.

Principais desafios do setor discutidos

Durante mais de duas horas, Flávia Takafashi e Gabriella Oliveira abordaram uma série de questões que vêm afetando diretamente o setor, entre elas:

- a operação de terminais de contêineres acima da capacidade desde o final de 2023;
- o aumento da omissão de escalas por parte dos armadores;
- as dificuldades enfrentadas por exportadores para depositar contêineres de carga nos terminais;

indevidas de sobrestadia ou a pedidos de orientação regulatória.

Segundo a diretora, a dúvida mais comum recebida pela ANTAQ é se o transportador pode cobrar sobrestadia quando a entrega ou devolução do contêiner foge ao controle do usuário. Casos típicos incluem exportadores com *bookings* confirmados que não conseguem depositar contêineres e importadores impedidos de devolver unidades vazias devido à superlotação dos *depots* ou falhas operacionais.

Acórdão 521/2025: esclarecimentos e fundamentos

Flávia explicou que o Acórdão 521/2025 se baseia em dois eixos principais: os entendimentos regulatórios vinculados à Resolução nº 62/2021 e o estabelecimento de um rito sumário para o tratamento das demandas.

Ela esclareceu que o acórdão não extingue a sobrestadia, mas define limites claros para sua aplicação. Destacou que o transportador não



pode efetuar a cobrança quando não oferece condições adequadas para a entrega ou devolução do contêiner, pois isso configura violação do dever de serviço e enriquecimento indevido. A sobrestadia também não deve incidir quando o uso do contêiner além do *free time* decorrer de falhas logísticas fora do controle do usuário.

Entendimentos regulatórios apresentados

Durante o evento, foram destacados os seguintes entendimentos regulatórios pela ANTAQ:

- É premissa fundamental para a incidência da sobrestadia que a extensão de prazo da utilização do contêiner, por período superior ao prazo de livre estadia, decorra de interesse, opção, culpa ou risco de negócio do usuário.
- Não há incidência de sobrestadia quando a utilização do contêiner, por período superior ao prazo de livre estadia, decorre de ato, omissão ou falhas de logística sob responsabilidade do transportador, do terminal por ele indicado, ou do depósito de vazios, ou ainda de evento alocado ao risco dessas partes.
- Verificada qualquer hipótese do item anterior, a contagem da sobrestadia fica suspensa, mesmo que já iniciada, a partir da data em que o usuário comprovar a primeira tentativa frustrada de entrega ou devolução do contêiner, permanecendo suspensa até que o transportador disponibilize condição efetiva para o seu recebimento.
- Eventos de caso fortuito ou força maior iniciados e/ou ocorridos no período de livre estadia do contêiner suspendem o decurso do prazo do *free time*; não havendo que se falar em início de contagem de prazo de sobrestadia.
- Verificada qualquer hipótese do item anterior, a contagem da sobrestadia fica suspensa, mesmo que já iniciada, a partir da data em que o usuário comprovar a primeira tentativa frustrada de entrega ou devolução do contêiner,

permanecendo suspensa até que o transportador disponibilize condição efetiva para o seu recebimento.

- Eventos de caso fortuito ou força maior iniciados e/ou ocorridos no período de livre estadia do contêiner suspendem o decurso do prazo do *free time*; não havendo que se falar em início de contagem de prazo de sobrestadia.

Responsabilidade das comissárias de despacho

Flávia também destacou o entendimento da ANTAQ de que comissárias de despacho exercem função de apoio logístico, sem vínculo direto com a contratação do transporte marítimo. A agência considera abusiva a prática de atribuir responsabilidade solidária a essas empresas pelo pagamento de demurrage.

Esse posicionamento encontra respaldo em decisões judiciais, como a do Tribunal Regional Federal da 3ª Região (TRF-3), que reconheceu que comissárias podem representar diretamente importadores e exportadores no despacho aduaneiro.

Reconhecimento institucional e encerramento

Ao final da apresentação, Luiz Ramos reiterou que as cobranças abusivas de sobrestadia são pauta de debates no SINDICOMIS NACIONAL/ACTC há mais de duas décadas e elogiou o compromisso da diretora: “O que presenciamos hoje foi um verdadeiro exercício de regulação e participação de empresários responsáveis, de duas autoridades da ANTAQ que se dispuseram a ouvir e compreender nossas dores e, conjuntamente, construir pontes entre a realidade operacional e as normas”, destacou.

A coordenadora do COMITEC, Bruna Antonini, encerrou o evento entregando à diretora Flávia Takafashi uma placa comemorativa, com os seguintes dizeres: “Sua presença não apenas enriqueceu o debate regulatório, como também trouxe um marco inspirador: é a mulher em posição de destaque em uma Agência que, até hoje, nunca teve uma Diretora-Geral. Este reconhecimento registra nossa confiança de que sob sua liderança como Diretora-Geral, essa situação histórica não tardará a ser corrigida. São Paulo, 26 de setembro de 2025”.

REFORMA TRIBUTÁRIA EM DEBATE NO SINDICOMIS NACIONAL



Especialistas em tributos e legislação aduaneira alertaram empresários do setor de comércio exterior, durante encontro promovido pelo SINDICOMIS NACIONAL/ACTC em 23 de setembro, para os pontos críticos do novo regime tributário que podem impactar operações de importação e exportação.

O evento, denominado “Reforma Tributária – Como Afetará Nossas Atividades e a Prestação de Serviços?”, teve início com a fala do presidente das entidades, Luiz Ramos. “A reforma tributária impactará diretamente as nossas atividades a partir de 2026”, alertou, após saudar os presentes e agradecer aos palestrantes.

Incertezas sobre IBS e CBS

Rodrigo Lázaro, advogado tributarista, sócio do escritório Fleury, Coimbra & Rhomberg, juiz contribuinte do TIT/SP e doutorando em Direito Tributário pela Universidade de Coimbra, abriu o debate ressaltando as incertezas que cercam a implementação do IBS e da CBS no setor de serviços.

Em sua apresentação, destacou dúvidas relevantes sobre a metodologia de cálculo desses tributos, os possíveis impactos em contratos já firmados e a tendência — ainda indefinida — de aumento ou redução da carga tributária em comparação ao modelo atual do ISS.

Segundo Lázaro, a maioria das empresas ainda não se mobilizou para enfrentar a transformação estrutural trazida pela reforma. Ele alertou que as mudanças não se restringirão ao mero repasse de custos fiscais aos clientes: envolverão profundas alterações nas obrigações acessórias, na estrutura societária, no fluxo de caixa e em novas exigências de compliance fiscal. “Não será apenas um impacto fiscal ou um repasse de custo para o seu cliente. Isso conduzirá a mudanças nas obrigações acessórias e na estruturação do seu negócio, assim como impactará o caixa”, afirmou.

Frete internacional e logística

Na sequência, Ricardo Eidelchtein, advogado especialista em Direito Aduaneiro, Tributário Internacional e Marítimo, discorreu sobre o preço do frete internacional diante da reforma tributária. “Teremos a possibilidade de fazer um crédito amplo e sem

bitributação. A ideia da reforma é, basicamente, simplificar e trazer transparência e eficiência para o consumidor”, pontuou.

Em seguida, Alejandro Mele, contador, especialista tributário na América do Sul e Head of Tax no Brasil da Kuehne + Nagel, apresentou o painel “Tributação de serviços de transporte e logística”. Seu foco foi avaliar se a carga tributária final tende a aumentar ou reduzir em comparação com o ISS atual; se haverá risco de bitributação em operações multimodais; e os reflexos da reforma nos contratos de afretamento, locação de contêineres e subcontratação de transporte, incluindo créditos tributários e repasses de custo.

De acordo com ele, a Lei Complementar 214 prevê imunidade para fretes vinculados à exportação de bens. “Continuaríamos com o frete sem tributar e, no caso das importações, também seria tributado como é hoje, via valor aduaneiro”, avaliou. “Por outro lado, os fretes doméstico, interestadual, intermunicipal e dentro do mesmo município serão tributados no futuro. Hoje, podemos considerar as alíquotas que temos de PIS, Cofins e mais um ICMS médio de 12%. Futuramente, teremos entre 26% e 28% [de carga], dependendo da alíquota final dos impostos, considerando que o IBS e a CBS serão crédito para o tomador sempre que ele for contribuinte do regime geral.”

Definições ainda pendentes

O advogado Oswaldo Castro Neto, ex-conselheiro do CARF e especialista em Direito Aduaneiro e Comércio Exterior, trouxe uma visão mais cautelosa. Ele ponderou que ainda é prematuro afirmar que o novo regime implicará necessariamente em aumento da carga tributária para o setor. Segundo ele, o impacto final dependerá de definições regulatórias ainda pendentes, como alíquotas e regras de apuração, o que torna precipitada qualquer conclusão neste momento.

Seu ponto de vista se apoia em duas premissas. A primeira envolve os créditos: “Hoje, comissárias de despacho, agentes de carga, prestadores de serviços correlatos ao comércio exterior e até mesmo armazéns operam pouco crédito de PIS e de Cofins. A partir do momento em que o IBS e a CBS entrarem em vigor, todos passarão a apurar créditos com uma base ampla, suficientemente ampla, que excluirá apenas alguns custos muito específicos.”

Em seguida, citou o artigo 80 da Lei Complementar 214: “Ele é muito claro em dizer que se considera exportação a prestação dos seguintes serviços, desde que vinculada direta e exclusivamente à exportação de bens materiais ou associada à entrega do exterior de bens materiais. Não está dizendo que você está prestando um serviço para uma pessoa jurídica estrangeira. Não é uma vinculação com a pessoa, mas, sim, com a operação de bens destinados ao exterior. Assim, ele passa a incluir atividades como despacho aduaneiro, agenciamento de carga, transporte interno, manuseio de contêiner, entre outras.”

Responsabilidade solidária e novas obrigações

Após esses esclarecimentos, Oswaldo detalhou a

responsabilidade solidária de despachantes, terminais, OTM e plataformas digitais pelo IBS e CBS. Explicou quem responderá pelo recolhimento do tributo em operações complexas; as obrigações acessórias que exigirão atenção; as novas exigências de escrituração digital e emissão de documentos fiscais no modelo da CBS/IBS; além da possibilidade de responsabilização solidária em caso de inadimplência, autuações e disputas administrativas.

Reforma tributária e locação de imóveis

A última palestra foi ministrada por Joana Guimarães, conselheira do CARF e advogada especialista em Direito da Economia e da Empresa pela FGV-SP. Ela abordou os reflexos da reforma tributária na locação de bens imóveis.

Entre suas explicações, destacou que, quando o locador é pessoa física, o artigo 251 da Lei Complementar 214 estabelece regras específicas. “A lei diferencia a atividade de locação, tratando parte dela como atividade econômica exercida tanto por pessoa física quanto por pessoa jurídica. No caso do locador pessoa física, a norma define critérios que, se atendidos, tornam essa pessoa física um contribuinte regular do IBS e da CBS.”



SINDICOMIS NACIONAL MARCA PRESENÇA NO GLOBAL MEETING – CIRCUITO COP30



Em 17 de setembro, o SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC participaram do Global Meeting – Circuito COP30, realizado em Brasília (DF). O evento, promovido pelo Instituto Global ESG e pelo Movimento Interinstitucional ESG na Prática, em parceria com a Embrapa e o Grupo R2, integra uma série de encontros preparatórios para a 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP30), que acontecerá em novembro, em Belém (PA).

O encontro refletiu o crescente alinhamento do Brasil com tendências internacionais, especialmente diante das iniciativas da União Europeia, do Pacto Verde e de organismos multilaterais, que reforçam que o futuro da competitividade global depende da capacidade de alinhar inovação tecnológica, responsabilidade social e preservação ambiental. Nesse contexto, o Brasil se consolida como potência agroambiental e referência para cadeias produtivas sustentáveis.

A programação do Global Meeting – Circuito COP30 foi composta por três painéis temáticos centrais:

- Painel 1 – Economia Circular: debateu o Plano Nacional de Economia Circular, abordando desde soluções de bioeconomia e inovação tecnológica até modelos empresariais circulares e práticas culturais voltadas ao comportamento sustentável.
- Painel 2 – Cadeias Produtivas Sustentáveis: focou na inclusão social, competitividade, rastreabilidade e nas formas como práticas sustentáveis reforçam a segurança alimentar e ampliam a inserção do Brasil em mercados globais.
- Painel 3 – Finanças Sustentáveis: discutiu o papel dos bancos, fundos e parcerias público-privadas na viabilização de negócios sustentáveis, com atenção especial ao risco climático no agronegócio brasileiro.

Além dos painéis, o evento contou com discussões sobre governança e riscos em sustentabilidade e realizou a entrega da Medalha Kofi Annan, reconhecendo lideranças que contribuem para agendas sustentáveis e inclusivas. Também foi lançado o edital de chamada para uma obra coletiva sobre economia circular e cadeias produtivas, e divulgada a 5ª edição da revista Global ESG, dedicada à governança, inovação e sustentabilidade.

SINDICOMIS NACIONAL CRIA SUA UNIVERSIDADE CORPORATIVA



Mauris Gabriel, Luiz Ramos, Bruna Antonini e Levi Souza

O SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC anunciam a criação da Universidade Corporativa SINDICOMIS NACIONAL (UCSN), uma nova plataforma de desenvolvimento e capacitação voltada a profissionais do comércio internacional. A iniciativa será implementada em parceria com a consultoria QPartnerHR, responsável pela curadoria do corpo docente, estruturação dos cursos e definição do conteúdo programático.

“É um passo importante diante da carência de profissionais qualificados no mercado”, diz Luiz Ramos, presidente das entidades.

Formação com foco no crescimento profissional

“Estaremos focados no crescimento profissional dos egressos da UCSN”, destaca Levi Souza, CEO e fundador da QPartnerHR. O curso inaugural será o Programa Executivo de Vendas B2B, com início previsto para novembro, segundo Mauris Gabriel, *business development director* da empresa. “Candidatos bem preparados para esta função são raros no mercado atual”, explica.

O programa busca formar especialistas em geração de negócios de alto valor no setor de comércio exterior e logística e capacitar os profissionais de vendas para atuarem de forma estratégica e consultiva junto aos clientes. A proposta é consolidar o domínio de técnicas de vendas complexas, mapeamento de mercado, priorização de objetivos, negociação estratégica e construção de relacionamentos com grandes clientes.

“Trata-se da absoluta integração entre o conhecimento setorial e as habilidades comerciais”, complementa Levi.

Sobre o SINDICOMIS NACIONAL

O SINDICOMIS NACIONAL representa cerca de 15 mil empresas brasileiras que atuam como comissárias de despacho, agentes de carga, operadores logísticos e NVOCCs, gerando em torno de 800 mil empregos no país.

Prestes a completar 80 anos de fundação, a entidade é reconhecida por sua atuação dinâmica no sindicalismo patronal. Uma das ações mais emblemáticas de sua gestão recente foi a inclusão, já na Convenção Coletiva de Trabalho de 2024, de uma cláusula que obriga as empresas a adotarem medidas de proteção à saúde mental e emocional dos trabalhadores — uma medida pioneira, implementada antes mesmo de a NR-1 ganhar projeção nacional no noticiário.

Sobre a QPartnerHR

A QPartnerHR é uma empresa especializada em recrutamento, treinamento e consultoria em recursos humanos, com atuação no Brasil e em outros países da América do Sul.

Entre seus diferenciais estão o entendimento profundo do negócio do cliente, a agilidade e assertividade nos processos, a atuação de equipes especializadas por setor econômico, o uso de inteligência digital na busca de talentos e na elaboração de relatórios de status, além do fortalecimento da marca empregadora (*Employer Branding*), do know-how em processos de transformação digital e fusões e aquisições (M&A) e dos modelos de cobrança flexíveis.

Mais informações sobre a empresa e seus gestores estão disponíveis em qpartnerhr.com

SINDICOMIS NACIONAL E ACTC ACOMPANHAM CERIMÔNIAS DE POSSE NA ANTAQ E ANTT

O SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC participaram, em 16 de setembro, das cerimônias de posse dos novos diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Os eventos, realizados na capital federal, reuniram autoridades do Executivo, representantes do setor logístico e parlamentares.

Posse na ANTAQ: ênfase em eficiência e diálogo institucional

Na ANTAQ, Frederico Carvalho Dias assumiu a direção-geral da agência em solenidade marcada pela presença do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, além de outros nomes de destaque do governo e do setor privado. Em seu discurso, Dias prometeu priorizar a eficiência portuária, a navegação interior e a inovação tecnológica. Entre as diretrizes destacadas, figuram a busca por segurança regulatória, previsibilidade e estímulo ao investimento privado – pontos considerados críticos por entidades que representam operadores logísticos e agentes de carga.

Novo diretor-geral assume com promessa de modernização

Durante a cerimônia, o novo diretor-geral também se comprometeu a adotar uma gestão baseada em decisões técnicas e diálogo institucional, ressaltando o papel da ANTAQ na consolidação de marcos regulatórios e na promoção de maior integração intermodal. Segundo interlocutores do setor, a expectativa é que a nova diretoria enfrente desafios como a implementação de um pacote robusto de concessões e a modernização das normas que regem o setor aquaviário. Para o SINDICOMIS NACIONAL, o alinhamento entre agência e mercado é essencial para garantir contratos mais estáveis, redução de custos logísticos e avanço da competitividade no comércio exterior brasileiro.

ANTT destaca continuidade, inovação e defesa da autonomia

Já na ANTT, Guilherme Theo Sampaio e Alex Azevedo foram empossados em um evento que lotou o auditório da agência. O discurso de Sampaio enfatizou a continuidade institucional e a valorização dos servidores, além da necessidade de fortalecer a autonomia orçamentária das agências diante de pressões externas.

Temas como concessões rodoviárias e ferroviárias, digitalização de processos, inovação e experiência do usuário também dominaram as discussões. Segundo os dirigentes, a meta é transformar a ANTT em referência não só nacional, mas continental, em eficiência regulatória e integração logística.

Desafios e expectativas para a nova gestão

A cerimônia na ANTT também evidenciou preocupações recorrentes do setor, como a dependência de marcos legais estáveis, a defesa da independência financeira das agências e a importância de agendas inovadoras como o free flow (pedágio automático) e a digitalização de operações.

O presidente do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC, Luiz Ramos, destaca: “A continuidade e o aprofundamento dessas pautas são essenciais para dar previsibilidade e segurança jurídica a operadores de logística e agentes de comércio exterior”.



ZPE NO COMPLEXO DE SUAPE



O Governo de Pernambuco formalizou, juntamente ao Governo Federal, um protocolo de intenções para a instalação de uma Zona de Processamento de Exportação de Pernambuco (ZPE) no Complexo Industrial Portuário de Suape. A decisão é importante para consolidar um projeto estratégico de atração de investimentos e expansão da economia. A formalização do compromisso foi feita com as assinaturas entre a governadora Raquel Lyra e o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin.

“A implantação da ZPE em Suape é um passo importante para fortalecer a economia pernambucana e gerar novas oportunidades para o Estado. Esse projeto estratégico vai ampliar nossa capacidade de atrair investimentos nacionais e internacionais, consolidar Pernambuco como referência em inovação e sustentabilidade e impulsionar a industrialização”, afirmou a governadora Raquel Lyra.

O projeto, liderado pela estatal portuária, simboliza a entrada oficial do Estado no processo de implantação da ZPE, que é uma área de livre comércio com o exterior, destinada à instalação de empresas voltadas para a produção de bens a serem comercializados em outros países. Além disso, uma futura empresa que se instalar na ZPE terá acesso a tratamentos tributários, cambiais e administrativos específicos. A iniciativa tem como objetivo alavancar negócios, impulsionar a industrialização sustentável e promover a inserção de Pernambuco em cadeias globais de exportação.

“A ZPE é um divisor de águas para o desenvolvimento econômico de Pernambuco. Estamos falando de um projeto capaz de ampliar a competitividade do Estado no cenário global, gerar empregos

qualificados e atrair indústrias comprometidas com a sustentabilidade e a inovação. É um passo concreto para consolidar Suape como hub estratégico da nova economia e inserir Pernambuco de maneira definitiva nas cadeias internacionais de valor”, destacou o secretário de Desenvolvimento Econômico, Guilherme Cavalcanti.

Localizada no território do Complexo de Suape, a ZPE Pernambuco se estrutura como instrumento para fomentar inovação, agregar valor às exportações e atrair indústrias alinhadas à nova economia verde. O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), desenvolvido em parceria com a Fundação Getúlio Vargas (FGV) Transportes, já foi concluído e reforça a viabilidade do empreendimento, que prevê investimentos da ordem de R\$ 271,5 milhões em infraestrutura, acessos e área alfandegada.

“A ZPE já nasce com três empreendimentos âncora voltados à transição energética, todos com foco na produção de combustíveis sustentáveis para exportação, como hidrogênio verde e e-metanol. Dois deles, da European Energy e da GoVerde, já firmaram contrato com Suape, enquanto o terceiro aguarda a formalização da ZPE para confirmar sua instalação. A expectativa é de que o projeto se torne um marco para a economia pernambucana, consolidando o estado como referência em inovação, sustentabilidade e integração ao comércio internacional”, ressaltou o diretor-presidente do atracadouro pernambucano, Armando Monteiro Bisneto.

A agenda contou com a presença dos secretários estaduais Guilherme Cavalcanti (Desenvolvimento Econômico), Túlio Vilaça (Casa Civil), André Teixeira Filho (Mobilidade e Infraestrutura) e Fabrício Marques (Planejamento, Gestão e Desenvolvimento Regional).

DRAGAGEM NO PORTO DE SANTOS MANTÉM PROFUNDIDADE DO CANAL E SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

A Autoridade Portuária de Santos (APS) concluiu no início de setembro uma campanha de dragagem no Porto Organizado de Santos. O serviço durou cerca de dois meses e consistiu na retirada de sedimentos e manutenção da profundidade esperada no canal de navegação, desde a região da Almoa até a Barra, na Ponta da Praia. O serviço contemplou também berços de atracação.

Após a dragagem, a APS realizou batimetria, que confirmou as profundidades – o canal de navegação, por exemplo, permanece com aproximadamente 15 metros, permitindo o acesso por navios de grande porte.

Graças às campanhas de dragagem, o Porto de Santos vem mantendo o calado operacional e a segurança da navegação. O complexo portuário está situado em um estuário que recebe volume significativo de sedimentos, que podem provocar assoreamento e reduzir as cotas de projeto estabelecidas, principalmente em razão das chuvas e de eventos oceanográficos de grande intensidade.

As ações não visam apenas o presente, mas principalmente o futuro do Porto de Santos, como explica o presidente da APS, Anderson Pomini: “manter o calado atual é essencial, mas nós já estamos dando andamento no aprofundamento do canal, algo que não é feito há mais de dez anos, atendendo a uma necessidade do mercado, que é o aprofundamento do canal de navegação do Porto de Santos”. A obra começou pelo derrocamento de rochas no estuário: “Estamos abrindo caminho seguro para chegarmos aos 16 e, na sequência, aos 17 metros de profundidade, o que trará a tranquilidade definitiva para recebermos, a qualquer hora do dia ou da noite, os maiores navios do mundo”, afirma Pomini.



NOVA VERSÃO DO SISTEMA PER/DCOMP ESTARÁ DISPONÍVEL A PARTIR DE 18 DE OUTUBRO

A partir do dia 18 de outubro de 2025, micro e pequenas empresas exportadoras — inclusive as optantes pelo Simples Nacional — poderão utilizar a nova versão do sistema PER/DCOMP para enviar pedidos de ressarcimento de créditos do Programa Acredita Exportação.

O sistema está sendo atualizado para permitir o recebimento e processamento eletrônico automático dos pedidos, o que deve dar mais agilidade no acesso ao benefício.

As empresas têm direito à devolução de 3% sobre o valor de exportações elegíveis, apurados de forma trimestral. O primeiro período de referência vai considerar as exportações realizadas entre 1º de agosto e 30 de setembro de 2025.



PORTOS BRASILEIROS SOB RISCO

Fonte: Guia Marítimo



Definitivamente, a digitalização e a automação transformaram de vez o comércio global, e o setor portuário está inserido nesse contexto. Hoje, navios atracados e outras máquinas interagem digitalmente com operações e prestadores de serviços baseados em terra. Essa interação inclui uma infinidade de processos, como o envio regular de documentos de embarque por e-mail, o upload de documentos por meio de portais on-line, e várias outras comunicações com terminais marítimos, estivadores e autoridades portuárias.

Com tantas informações estratégicas e sigilosas como essas circulando no meio on-line, um ataque cibernético bem-sucedido pode ser devastador, já que 95% do comércio do Brasil com o exterior depende dos portos nacionais, que contam com uma costa de 8,5 mil quilômetros navegáveis, movimentando anualmente mais de 1 bilhão de toneladas de cargas, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Apesar de ser uma indústria de força e complexidade, as ameaças cibernéticas que a afetam são já bem conhecidas no mercado de cibersegurança. Grande parte das invasões ocorre devido a vazamentos de credenciais, muitas vezes decorrentes do uso de e-mails corporativos em ambientes inseguros ou por meio de esquemas de phishing, que frequentemente culminam na execução de ataques de ransomware, aqueles que pedem resgate em troca da devolução dos dados sequestrados.

O relatório "Maritime Cyber Priority 2024/25" da DNV, uma das maiores classificadoras de risco do mundo, revela que a preocupação com ataques de ransomware aumentou de 56% para 79% entre os profissionais do setor entre 2023 e 2024. Isso indica que gangues criminosas identificaram o grande potencial de lucro nos mercados portuários e logísticos. Segundo um estudo da IBM de 2024 chamado Cost of a Data Breach, o custo médio global de uma violação de dados no setor de transportes foi de US\$ 4,18 milhões, incluindo perdas operacionais, danos à reputação e custos de remediação.

E o desafio para reverter essa realidade é grande. A dependência de tecnologia legada e de centros e fornecedores com diferentes níveis de maturidade de segurança cibernética aumenta o risco de ataques. Segundo relatório da IAPH (International Association of Ports and Harbors), os problemas giram em torno de falta de abordagem

holística e colaborativa e da desigualdade entre os portos (alguns possuem sistemas muito tecnológicos e autônomos, enquanto outros dependem mais das interações pessoais e das transações em papel).

Diversos Portos pelo mundo já registraram um ataque deste tipo nos últimos anos, entre eles o Porto de Mumbai na Índia, o Porto de Los Angeles (EUA) e o Porto de Nagoya, no Japão. No Brasil, o Porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, sofreu um ataque de ransomware em 2024, que comprometeu mais de 810 mil documentos sensíveis com informações sobre contabilidade, recursos humanos, relatórios financeiros, contratos, operações e detalhes de funcionários.

A boa notícia é que as tecnologias estão avançando e já existem saídas para proteger a infraestrutura crítica, que são consideradas eficazes e que atuam sem comprometer o andamento da operação. Segundo Eduardo Lopes, CEO da Redbelt Security, consultoria brasileira de cibersegurança com centenas de clientes pelo Brasil, incluindo portos, "A partir de uma análise detalhada dos ambientes complexos da indústria marítima, é possível identificar os ativos e garantir visibilidade do que existe dentro do ambiente e das comunicações que são realizadas, com o máximo de detalhes possível. Assim, a indústria consegue proteger e monitorar todos os seus ativos de ICS, OT, IoT, TI, borda e nuvem".

Segundo ele, um Security Operation Center (SOC) dedicado a tecnologias operacionais, as chamadas OT, oferece às empresas que atuam neste mercado a capacidade de identificar, avaliar, detectar e responder em escala. "Isso é feito a partir de múltiplas fontes de dados fornecidas pelo ambiente, correlacionado através de soluções de gerenciamento de informações e eventos de segurança, (SIEM, da sigla em inglês).

O executivo alerta ainda para a importância do fator humano. "Embora a tecnologia seja crucial no combate a esses ataques, a falta de conscientização dos colaboradores ainda é o que representa o maior risco. Muitos portuários não têm treinamento adequado sobre como identificar e-mails de phishing ou outras táticas de engenharia social usadas para espalhar ransomware. E essa falta de conscientização torna a equipe mais vulnerável a erros que podem levar a uma violação de segurança", conclui.

NOVO PORTO DE SC TERÁ FOCO NA EXPORTAÇÃO

Fonte: NSC Total



Depois da autorização para a dragagem do canal externo da baía da Babitonga, concedida na terça-feira e com previsão de utilizar R\$ 333 milhões (obras e supervisão), o Terminal de Granéis de Santa Catarina (TGSC) será o próximo investimento de grande porte a entrar em operação no complexo portuário de São Francisco do Sul, do qual Itapoá também faz parte. O TGSC, um terminal de uso privado, tem estimativa de iniciar a operação até o final do ano. Além dos portos em operação em São Francisco do Sul e Itapoá, Santa Catarina tem terminais portuários em Itajaí, Navegantes, Imbituba e Laguna.

Em investimento de R\$ 520 milhões, o terminal está instalado no Morro Bela Vista, perto do Porto de São Francisco do Sul. Os equipamentos estão em fase de testes. O novo terminal vai entrar em operação com capacidade de movimentar 6 milhões de toneladas de grãos por ano, com possibilidade de ampliação no futuro. O foco será a exportação de grãos. A estrutura contará com píer de 255 metros de comprimento, com dois berços de atracação.

O TGSC conta com 980 metros de correias transportadoras com capacidade para até 2 mil toneladas por hora. A capacidade de armazenamento na retroárea será de 135 mil toneladas de granéis, com armazém horizontal e seis silos verticais. Há mais portos previstos para São Francisco do Sul e Itapoá, mas estão em fase de licenciamento, ainda sem início das obras.

MUDANÇA TRIBUTÁRIA PODE ENCARECER OPERAÇÕES LOGÍSTICAS NO COMÉRCIO EXTERIOR

Fonte: Transporte Moderno

As exportações e importações brasileiras movimentaram entre US\$ 19 bilhões e US\$ 79 bilhões de fevereiro a junho de 2025, segundo dados do Comex Stat, sistema oficial de estatísticas do comércio exterior. Nesse cenário, milhares de empresas dependem de regimes especiais e incentivos regionais para manter competitividade nos portos.

Esse modelo, no entanto, está prestes a mudar. A reforma tributária, aprovada no Congresso e em fase de regulamentação, deve alterar a lógica de planejamento fiscal e logístico das importadoras.

“Trata-se de uma enorme mudança na estrutura de tributação, que terá impacto direto em todos os segmentos da economia”, afirma Alessandro Dessimoni, vice-presidente jurídico da Associação Brasileira de Logística (Abralog) e sócio da Dessimoni & Blanco Advogados.

O novo sistema unificará tributos como PIS, Cofins, ICMS e IPI em dois impostos: a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) e o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS). A mudança exigirá ajustes nas cadeias de suprimento e no fluxo de caixa das empresas.

Fim dos incentivos

Um dos pontos mais sensíveis é a extinção dos benefícios fiscais estaduais até 2032, sem possibilidade de criação de novos. Programas como o TTD 410 (SC), o Invest (ES) e o TTS Corredor de Importação (MG) foram decisivos para atrair investimentos e reduzir custos.

“Com o fim desses regimes, muitas empresas precisarão rever sua estratégia logística e fiscal, pois o impacto no fluxo de caixa será imediato”, diz Dessimoni.

Outro desafio será a definição do local de tributação. Pela nova regra, a cobrança do IBS e da CBS ocorrerá no destino da mercadoria, o que pode gerar complexidades em operações triangulares e importações indiretas.

Risco para margens

A ampliação da base de cálculo e a eliminação de incentivos podem reduzir margens e pressionar preços finais. Dessimoni alerta para o risco de desequilíbrio no período de transição: “Qualquer descompasso pode afetar custos e inviabilizar empresas”.

Trading companies também devem ser impactadas. O novo modelo tende a favorecer operações diretas entre fornecedor estrangeiro e comprador final, reduzindo a atratividade de negócios por encomenda ou por conta e ordem.

Para o advogado, o planejamento tributário terá papel central. “Definição correta da incidência, identificação de créditos fiscais e redesenho das rotas logísticas serão elementos centrais para preservar a competitividade no comércio exterior”, afirma.



PORTO DE PARANAGUÁ AMPLIA CALADO PARA NAVIOS GRANELEIROS

Fonte: Portos do Paraná



Os navios graneleiros sairão ainda mais carregados do Porto de Paranaguá após autorização dos órgãos competentes para o aumento de calado, que passou de 13,1 m para 13,3 m. O calado é a distância entre a superfície da água e o ponto mais profundo da embarcação (quilha). A liberação foi publicada pela Portos do Paraná na Portaria nº 188/2025 da Norma de Tráfego Marítimo e Permanência, nesta quarta-feira (17).

Com o acréscimo de 20 centímetros, a capacidade de carregamento de grãos sólidos — como soja, milho e farelos — aumenta em até 1,5 mil toneladas por navio. A medida representa vantagem competitiva para os operadores, que passam a movimentar mais carga sem acréscimo de custos.

Desde a última atualização do calado, em dezembro de 2024, quando passou de 12,80m para 13,10m, o corredor de exportação do Porto de Paranaguá ampliou sua capacidade em mais de 5%. Isso significou pouco mais de 800 mil toneladas adicionais movimentadas até agosto deste ano.

“O nosso objetivo é receber navios cada vez maiores, que possam embarcar mais mercadorias, mantendo a excelência no atendimento às constantes demandas do mercado”, afirmou o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

A medida foi aprovada pela praticagem e pela Marinha do Brasil e se aplica aos berços 201, 202, 204, 209, 211, 212 e 213, destinados à movimentação de cargas como açúcar, farelo, fertilizantes, milho e soja em grão.

As obras de derrocagem concluídas no ano passado e os investimentos frequentes em dragagem realizados pela empresa pública são os principais responsáveis pelos sucessivos avanços no calado.

Concessão do canal de acesso e calado de 15,5m

No próximo dia 22 de outubro será realizado, na Bolsa de Valores do Brasil (B3), o leilão para concessão do canal de acesso aos portos paranaenses. Entre as melhorias previstas está a ampliação do calado para 15,5m nos cinco primeiros anos da concessão e a manutenção do mesmo até o final do contrato.

A concessão também prevê um desconto de 12,63% na taxa Inframar, paga pelas embarcações para acessar os portos. A arrendatária só passará a receber a tarifa completa — e poderá solicitar ajustes gradativos — após cumprir o cronograma de melhorias estipulado no edital e no contrato de concessão.

A vencedora terá ainda o compromisso de realizar estudos e levantamentos hidrográficos, dragagem, derrocagem, sinalização, entre outras ações de manutenção e modernização do canal de acesso ao Porto de Paranaguá.

O investimento previsto é de R\$ 1,23 bilhão, a ser executado nos cinco primeiros anos do contrato, que terá vigência de 25 anos.

Flexibilidade de manobras

A última atualização da Norma de Tráfego ocorreu em agosto, quando a Portos do Paraná divulgou a flexibilização das manobras de desatracação nos berços que movimentam, preferencialmente, cargas de grãos vegetais sólidos de exportação, como soja em grão, farelo, milho e açúcar.

A Portaria nº 144/2025 passou a valer no dia 1º de agosto, abrangendo os berços 201, 204, 212, 213 e 214 do Porto de Paranaguá. A medida foi possível após a remoção da ponta da Pedra da Palangana e a revisão da sinalização do Canal de Acesso, com base em simulações de manobras que garantiram segurança às embarcações no momento da saída do cais, sem restrições de maré ou corrente.

BRASIL E CHILE MODERNIZAM E SIMPLIFICAM REGRAS DE COMÉRCIO EXTERIOR

Fonte: [Legisweb](#)

A Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) lança o manual sobre o novo regime de origem do Acordo de Complementação Econômica nº 35 (ACE-35). As novas regras entrarão em vigor no dia 30 de setembro e ofereçam menos burocracia, mais segurança e mais oportunidades para os exportadores brasileiros.

O Chile já é o 8º maior destino das exportações brasileiras e o Brasil figura como o 3º principal parceiro comercial chileno. Agora, com o 69º Protocolo Adicional ao ACE-35, aprovado por Brasil, Argentina e Chile, essa relação ganha ainda mais previsibilidade e competitividade.

“Essa publicação reforça o esforço do MDIC em tornar as regras mais acessíveis aos operadores de comércio. O objetivo é ampliar o aproveitamento das vantagens previstas nos acordos comerciais com os nossos vizinhos”, destaca a Secretária de Comércio Exterior, Tatiana Prazeres.

Entre as principais novidades do novo regime estão:

- autodeclaração de origem: o exportador poderá atestar a origem da mercadoria, sem necessidade de certificados de origem;
- digitalização e simplificação de processos, reduzindo custos e tempo;
- harmonização de regras com o Mercosul, que gera ganhos de escala e maior previsibilidade;
- alinhamento às melhores práticas internacionais;
- mais segurança jurídica e competitividade para os operadores comerciais.

O Manual de Regras de Origem do ACE-35 já está disponível para guiar empresas, trabalhadores e sociedade sobre como funcionará esse novo capítulo do comércio exterior.



CONSULTORIA

Qual é o amparo legal para a prorrogação excepcional do Drawback Suspensão devido às medidas adotadas pelos EUA contra produtos brasileiros?

A prorrogação excepcional do regime de Drawback Suspensão, cujo compromisso de exportação foi afetado por medidas unilaterais adotadas pelos Estados Unidos, está amparada pelas seguintes normas:

- Medida Provisória nº 1.309/2025 - art. 10;
- Portaria Secex nº 430/2025;
- notícia Siscomex Exportação nº 17/2025.

É possível utilizar, em uma única importação, dois benefícios? Por exemplo: o Drawback Suspensão para o ICMS e o Imposto de Importação, e o regime de Empresa Preponderantemente Exportadora para o IPI, PIS/Pasep-Importação e Cofins-Importação?

Segundo a Solução de Consulta Cosit nº 163/2017, isso não é possível. Caso a empresa opte por utilizar o regime de drawback suspensão, este já abrange todos os tributos federais previstos para o regime: Imposto de Importação, IPI, PIS/Pasep-Importação e Cofins-Importação, além do ICMS, conforme a legislação estadual, ou seja, não é permitido importar a matéria-prima e aplicar regimes diferentes em cada tributo conforme a conveniência.

A mercadoria importada sob o regime da admissão temporária é considerada nacionalizada nos termos da legislação aduaneira?

Não. De acordo com o § 1º, art. 212, do Decreto nº 6.759/2009 - Regulamento Aduaneiro, apenas será considerada nacionalizada a mercadoria estrangeira importada a título definitivo.

Existe uma relação na qual podemos consultar as empresas que estão habilitadas a operar o Recof?

A Receita Federal disponibiliza uma relação das empresas habilitadas a operar o Recof e Recof-Sped. A empresa interessada pode consultar a lista na página oficial, através do seguinte link:

<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/regimes-e-controles-especiais/regimes-aduaneiros-especiais/recof-sped/lista-de-empresas-habilitadas>.

Qual será o tratamento tributário para o IBS e para a CBS nas exportações?

Fundamentado nos arts. 8º e 79 da Lei Complementar nº 214/2025, nas exportações de bens e de serviços para o exterior, serão acobertados pela imunidade tributária.

Asseguradas ao exportador a apropriação e a utilização dos créditos relativos às operações nas quais seja adquirente de bem ou de serviço, observando as vedações dispostas nos arts. 47, 49, 51, 52 a 57 da citada legislação.



Como fica a regra da exportação indireta na Reforma Tributária?

Na exportação indireta a regra é da suspensão do pagamento do IBS e CBS no fornecimento de bens materiais com o fim específico de exportação a empresa comercial exportadora que atenda cumulativamente aos seguintes requisitos:

- seja certificada no Programa OEA (anuência das administrações tributárias estadual e municipal de domicílio da empresa);
- possua patrimônio líquido igual ou superior ao maior entre os seguintes valores:
 - a.) R\$ 1.000.000,00 e
 - b.) uma vez o valor total dos tributos suspensos;
- c) faça a opção pela DTE, na forma da legislação específica (DTE - Declaração de Transferência Eletrônica) que é uma ferramenta fundamental para controle e liberação dos contêineres e carga geral de importação que passam pelo Porto de Santos e pelos recintos alfandegados integrados a esse sistema;
- d) mantenha escrituração contábil e a apresente em meio digital; e
- e) esteja em situação de regularidade fiscal perante as administrações tributárias federal, estadual ou municipal de seu domicílio fiscal.

A empresa comercial exportadora deverá ser habilitada em ato conjunto do Comitê Gestor do IBS e da RFB.

Assim, consideram-se adquiridos com o fim específico de exportação os bens remetidos para embarque de exportação ou para recintos alfandegados, por conta e ordem da empresa comercial exportadora, sem que haja qualquer outra operação comercial ou industrial nesse intervalo.

A suspensão do pagamento do IBS e da CBS prevista converte-se em alíquota zero após a efetiva exportação dos bens, desde que observados os prazos legais.

Base legal: Arts. 82 a 83 da Lei Complementar 214/2025.