



# ACONTECE

ANO 40 - EDIÇÃO 341 - Junho / 2025



**LUIZ RAMOS**

**RECEBE BRASÃO DA ADUANA BRASILEIRA**

# RECEITA FEDERAL CONFERE BRASÃO DA ADUANA BRASILEIRA A LUIZ RAMOS

**E**m um gesto de reconhecimento institucional raro e simbólico, a Receita Federal do Brasil (RFB) concedeu, em 6 de maio, o Brasão da Aduana Brasileira ao presidente do SINDICOMIS NACIONAL, da ACTC e da CIMEC, Luiz Ramos. A honraria, tradicionalmente reservada a autoridades e personalidades com notável contribuição à Aduana, foi entregue pelo subsecretário de Administração Aduaneira da RFB, Fabiano Coelho, destacando o papel de Ramos na modernização do setor logístico e aduaneiro brasileiro.

O brasão, que representa a autoridade e os valores da instituição responsável pelo controle de fronteiras e pela segurança do comércio internacional, reforça a confiança da Receita Federal nas entidades lideradas por Ramos e reconhece o protagonismo institucional exercido pelo dirigente ao longo de décadas de atuação estratégica.

A entrega ocorreu em Brasília, durante reunião institucional que consolidou a cooperação entre a Receita Federal e as entidades representadas por Ramos na organização do FIATA RAMs Field Meeting 2025, encontro técnico e inédito no Brasil, agendado para os dias 19 e 22 de agosto, na cidade de São Paulo.

“Este reconhecimento não é apenas pessoal. Ele simboliza a credibilidade construída pelas entidades que represento e a confiança mútua entre a administração pública e o setor privado na construção de uma Aduana eficiente, transparente e alinhada às melhores práticas internacionais”, destacou Ramos.

## Cooperação institucional em destaque

No mesmo dia, antes da solenidade, Luiz Ramos participou de reunião com o subsecretário de Administração Aduaneira, Fabiano Coelho; o coordenador-geral substituto da COANA, Sérgio Garcia Alencar; e o auditor fiscal Mário de Marco Rodrigues de Sousa para a apresentação oficial da programação do FIATA RAMs Field Meeting 2025.

O evento, organizado pela ACTC, reunirá representantes das principais entidades logísticas das Américas, organismos multilaterais, autoridades de diversos países e lideranças empresariais. A programação abordará temas estratégicos como:

- fortalecimento dos corredores de exportação;
- certificação aduaneira (OEA);
- integração aduaneira nas Américas;
- digitalização e boas práticas internacionais;
- saúde mental no ambiente de trabalho logístico.

Ramos reforçou o convite para que a RFB participe ativamente da programação, com destaque na solenidade de abertura e em painéis técnicos que tratam de temas fundamentais para a competitividade do comércio exterior brasileiro.

Durante o encontro, os representantes da RFB enfatizaram o papel do Brasil como líder natural no debate aduaneiro internacional, especialmente em virtude de sua estrutura alfandegária consolidada, da adoção de tecnologias digitais de última geração e da crescente integração interinstitucional com organismos internacionais.

O reconhecimento da RFB ao trabalho de Luiz Ramos, por meio da entrega do Brasão da Aduana Brasileira, fortalece a imagem do país como ator estratégico na transformação do sistema logístico continental e legitima a atuação das entidades brasileiras no cenário internacional.



# SOBRESTADIA, FREE-TIME E RETARIFAÇÃO EM DEBATE

As cobranças abusivas de *demurrage* e *detention* — comumente tratadas como sobrestadia no meio jurídico e técnico — foram o foco central da mesa-redonda promovida pelo SINDICOMIS NACIONAL/ACTC na noite de 29 de maio. O debate contou com a participação de Eduardo Nery, Mário Povia e do juiz Frederico Messias, sob mediação do advogado e ex-conselheiro do CARF Oswaldo Castro Neto, que ressaltou a relevância do tema para os agentes de carga e demais intervenientes no comércio exterior.

## Debatedores

Eduardo Nery integrou a direção-geral da ANTAQ e acumulou passagens relevantes pelo Tribunal de Contas da União (TCU), onde atuou como chefe de Gabinete, assessor técnico, secretário de Fiscalização de Obras Públicas e auditor federal de Controle Externo, cargo obtido por concurso.

Mário Povia, atualmente diretor executivo do Instituto Brasileiro de Infraestrutura, também comandou a ANTAQ e teve participação destacada na formulação da Resolução Normativa nº 18, considerada um marco regulatório no setor portuário.

Já o juiz Frederico Messias, do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP), é coordenador do Núcleo Especializado em Direito Marítimo e referência jurídica para operadores que buscam solução de controvérsias e reparação de distorções no comércio marítimo internacional.

## Abertura com o presidente do SINDICOMIS NACIONAL

A abertura do evento foi feita pelo presidente do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC, Luiz Ramos. “Estamos aqui para discutir práticas que, infelizmente, se tornaram recorrentes: cobranças excessivas e desproporcionais, exigências rígidas na devolução de contêineres vazios e a retarificação unilateral de fretes e serviços por parte dos armadores — tudo isso sem aviso prévio, critério técnico ou abertura para diálogo”, afirmou. Segundo ele, essas práticas geram insegurança jurídica e desorganização operacional, impactando diretamente a competitividade de quem importa, exporta e opera no Brasil.

## Resumo

A mesa-redonda destacou a cobrança excessiva e desproporcional de *demurrage*, que se tornou uma prática comum entre armadores e terminais. A insegurança jurídica gerada por essas cobranças afeta a logística e a competitividade de importadores e exportadores.

Uma recente decisão da Quarta Vara Cível de Santos, por exemplo, reconheceu que a escolha do terminal é responsabilidade do armador, não do contratante. Isso abre espaço para um equilíbrio nas relações contratuais.

A necessidade de uma regulação mais clara sobre as cobranças de sobrestadia foi um ponto bastante defendido. A proposta de criar um sistema de mediação para resolver conflitos entre armadores e usuários foi bem recebida por todos. A resolução 112 de 2024 também foi mencionada como um avanço, pois estabelece uma

matriz de responsabilidade para as cobranças.

Nesse contexto, ao final do encontro, Luiz Ramos destacou a criação, em 2019, da Câmara Internacional de Arbitragem e Mediação de Conflitos (CIMEC), iniciativa das entidades que preside. Entre os avanços institucionais alcançados, citou a parceria firmada com o Ministério da Justiça — então sob comando de Sergio Moro — por meio da Escola Nacional de Prevenção e Solução de Conflitos (ENAPRES), além do selo “Empresa Amiga da Justiça”, concedido pelo Tribunal de Justiça de São Paulo ao SINDICOMIS NACIONAL.

A transparência nas práticas de cobrança e a necessidade de um canal de comunicação entre armadores, terminais e usuários também foram enfatizadas. A criação de uma plataforma única para registrar e acompanhar as reclamações foi sugerida por Eduardo Nery e aprovada pelos demais debatedores.

O aumento da carga no Porto de Santos e a falta de espaço para armazenagem foram identificados como desafios que precisam ser enfrentados, assim como a necessidade de um planejamento logístico mais eficaz foi destacada.



# EMPRESAS DEVEM ATENTAR PARA DECISÕES JUDICIAIS SOBRE SAÚDE MENTAL NO TRABALHO

**A** recente decisão da 11ª Câmara do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região (TRT-15), que condenou uma empresa a pagar R\$ 10 mil por danos morais a uma ex-funcionária com transtorno depressivo agravado pelas condições laborais durante a pandemia, destaca a crescente responsabilidade das organizações sobre a saúde mental de seus colaboradores.

## **Nunca despreze o nexos causal**

No caso em questão, a trabalhadora atuava como atendente em um pronto-socorro e alegou que o ambiente de trabalho durante a pandemia, incluindo o atendimento a pacientes com Covid-19 e a necessidade de cuidados especiais de proteção, contribuiu para o agravamento de seu quadro de depressão e ansiedade. O TRT-15 reconheceu o nexos causal entre as condições laborais e o adoecimento mental da funcionária, reforçando a obrigação das empresas em zelar pelo bem-estar psicológico de seus empregados.

## **Atitudes corriqueiras tornam-se provas robustas**

Essa decisão se insere em um contexto mais amplo de jurisprudência que reconhece a relação entre o ambiente de trabalho e a saúde mental dos trabalhadores. Em outro, a 6ª Câmara do TRT-15 manteve a condenação de uma empresa do ramo de telefonia ao pagamento de R\$ 15 mil por danos morais a uma vendedora que desenvolveu sintomas depressivos devido à cobrança abusiva de metas e exposição dos resultados em grupo de aplicativo de mensagens.

E aos que imaginam se tratar de “uma moda atual e passageira”, a saúde mental vem sendo observada pela Justiça do Trabalho com atenção. Em 2023, por exemplo, a 3ª Câmara do TRT-15 reconheceu a responsabilidade de uma empresa pelo agravamento das patologias de um trabalhador acometido por Síndrome de Burnout e transtorno de pânico, em virtude de assédio moral praticado por seus superiores hierárquicos.

## **Estamos às vésperas da NR 1 vigorar**

Essas decisões judiciais ganham ainda mais relevância diante da iminente entrada em vigor da atualização da Norma Regulamentadora nº 1 (NR-1) do Ministério do Trabalho e Emprego, que inclui a gestão de “riscos psicossociais” no Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) das empresas. Na prática, as organizações terão de identificar, avaliar e adotar medidas para prevenir e reduzir os impactos desses riscos no ambiente de trabalho, assim como já fazem com os riscos físicos, químicos e biológicos.

Diante desse cenário, é imperativo que as empresas adotem políticas e práticas que promovam um ambiente de trabalho saudável e respeitoso, prevenindo o adoecimento mental de seus colaboradores e evitando possíveis condenações judiciais. A atenção à saúde mental no trabalho não é apenas uma questão de responsabilidade social, mas também uma exigência legal que pode impactar diretamente a sustentabilidade e a reputação das organizações.

*A atenção à saúde mental no trabalho não é apenas uma questão de responsabilidade social, mas também uma exigência legal que impacta a sustentabilidade e a reputação das organizações.*





# SINDICOMIS NACIONAL E ACTC AVANÇAM NA REGULAMENTAÇÃO DA INTERMEDIÇÃO NOS FRETES INTERNACIONAIS

*Entidades intensificam articulação institucional para garantir exclusividade dos agentes intermediários nas contratações de frete internacional, em enfrentamento direto ao monopólio dos armadores*

O SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC deram mais um passo decisivo em uma de suas pautas mais disruptivas: a regulamentação da atuação dos agentes intermediários na contratação de fretes internacionais. A proposta visa assegurar que operações de frete sejam, obrigatoriamente, intermediadas por profissionais e empresas especializadas, como NVOCCs, transitários, comissárias de despacho e OTMs.

A demanda não é nova. Há mais de dois anos, o presidente das entidades, Luiz Ramos, tem levado o pleito a parlamentares, ministros e outras autoridades federais, com o respaldo técnico e institucional da FIATA, FecomercioSP e CNC. Na semana de 6 de maio, em Brasília, ele avançou nas conversas e articulações estratégicas de apoio nesse sentido. “Cada uma dessas conversas é um passo seguro e à frente, rumo ao nosso objetivo”, resume Ramos.

## Uma das maiores conquistas da história

Esse objetivo será, sem sombra de dúvidas, uma das maiores conquistas já obtidas pelas categorias representadas pelas duas entidades presididas por Ramos. Afinal, haverá uma espécie de abolição do controle sobre o mercado de fretes, concentrado nas mãos dos grandes armadores — cenário apontado como fonte de práticas anticompetitivas e altos custos logísticos para o Brasil.

“O que está em jogo é muito maior do que uma disputa setorial. É a construção de um novo marco regulatório para o comércio exterior brasileiro, mais equilibrado, transparente e competitivo”, resume.

## Davi e Golias

A agenda, no entanto, é ambiciosa e enfrenta resistências. O projeto colide frontalmente com os interesses dos armadores internacionais, reconhecidamente uma das maiores corporações do mundo. O desafio institucional, segundo os envolvidos, remete a embates históricos em que, mesmo em clara desvantagem de força, mudanças profundas foram impulsionadas por quem ousou confrontar estruturas consolidadas — como Davi diante de Golias, ou as reformas que desafiaram monopólios no setor de petróleo, telecomunicações e transporte aéreo em outras épocas.

“O que diferencia essas batalhas não é a força bruta, mas a legitimidade da causa e a persistência estratégica”, afirma Ramos. O SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC apostam que, ao posicionar o Brasil na vanguarda das boas práticas internacionais de comércio exterior, a proposta trará ganhos não apenas ao setor representado, mas ao ambiente de negócios nacional como um todo.



# MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO ELOGIA PIONEIRISMO DAS CATEGORIAS NO CUIDADO COM A SAÚDE MENTAL DOS SEUS TRABALHADORES



**E**m reunião realizada no Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) no dia 6 de maio, o presidente do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC, Luiz Ramos, apresentou ao diretor do Departamento de Segurança e Saúde no Trabalho, Rogério Silva Araújo, as ações educativas e orientativas conduzidas pelas entidades com foco na promoção da saúde mental e emocional no setor de comércio exterior e logística, que congrega cerca de 15 mil empresas e 800 mil trabalhadores em todo o país.

O MTE reconheceu o caráter pioneiro das iniciativas e manifestou interesse em ampliar o diálogo com o setor, especialmente após relatos sobre resistência de parte das empresas em adotar as medidas previstas, além de manobras como a alteração indevida do CNAE para escapar das obrigações estabelecidas na última Convenção Coletiva.

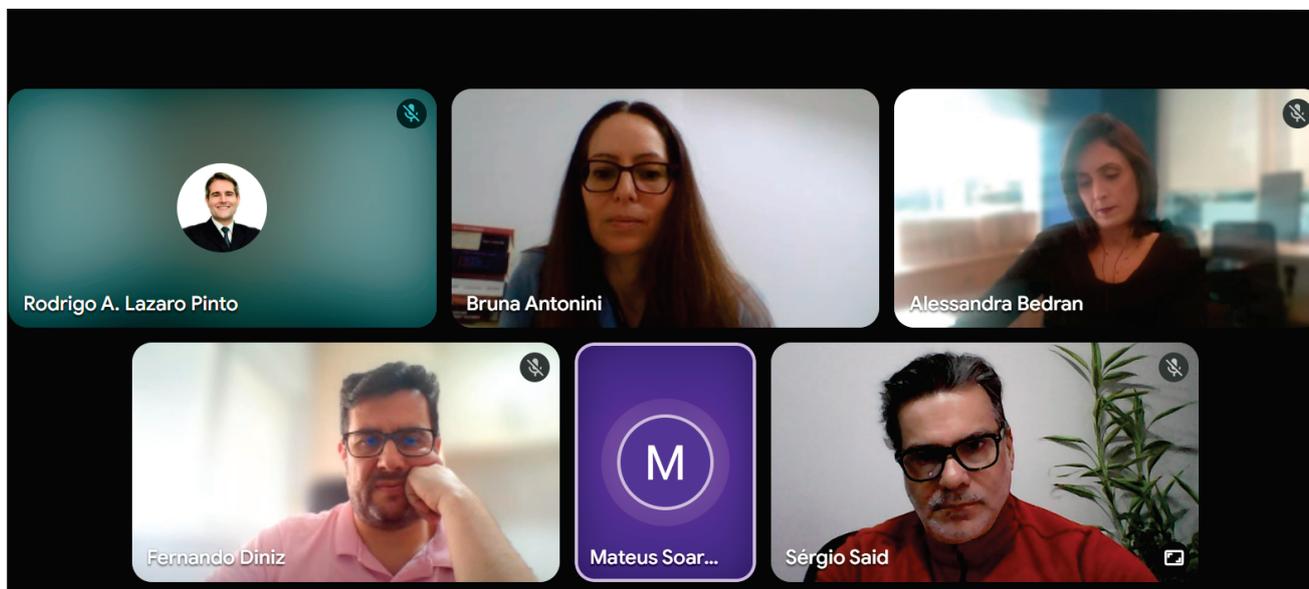
Durante o encontro, os representantes do MTE sinalizaram disposição para participar de ações institucionais promovidas pelo SINDICOMIS/ACTC, incluindo a “Agenda Branca” — proposta que visa reunir Judiciário trabalhista, entidades patronais e especialistas em busca de consensos regulatórios voltados à saúde mental nas relações de trabalho.

Ramos destacou que o SINDICOMIS NACIONAL tem atuado na vanguarda da negociação coletiva ao incluir cláusulas específicas sobre saúde mental em convenções firmadas em diversos estados, prevendo a implantação de programas de acolhimento e acompanhamento psicológico no ambiente corporativo, com financiamento integral por parte dos empregadores.

Os representantes do MTE também foram informados de que a adesão ao programa tem avançado entre grandes empresas, enquanto o SINDICOMIS NACIONAL intensifica a produção de materiais orientativos — como cartilhas, revistas e transmissões ao vivo — voltados à sensibilização do setor para a importância da saúde mental no ambiente corporativo.

A reunião foi encerrada com o compromisso de continuidade do diálogo e com o reconhecimento, por parte do MTE, de que a saúde mental no ambiente de trabalho é uma agenda irreversível e prioritária.

# GT-J PROGRAMA NOVOS TEXTOS PARA A REVISTA PROSA JURÍDICA COMEX



O Grupo Técnico-Jurídico de Comércio Exterior e Assuntos Aduaneiros (GT-J), vinculado ao COMITEC do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC, realizou reunião ordinária em 29 de maio e avançou em pautas voltadas à produção técnica e à atualização normativa do setor.

Entre os temas debatidos, foi aprovada a elaboração de novos artigos para a revista digital Prosa Jurídica Comex. Por sugestão da advogada Alessandra Beldran, um dos textos abordará a prescrição intercorrente em processos envolvendo multa aduaneira, com destaque para a aplicação de teses jurídicas e a utilização do Tema Repetitivo 1.293 como fundamento para estratégias de defesa.

Também no âmbito da produção de conteúdo técnico, o advogado Mateus Soares dará continuidade ao artigo “Gerenciamento de riscos de infrações aduaneiras na logística”, cuja primeira parte teve ampla repercussão positiva entre os integrantes da comunidade do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC.

Seguindo a pauta, a ata da reunião ordinária anterior e a nova redação do Regimento Interno foram aprovadas. As discussões sobre LETEC/LEBIT, *demurrage*, *detention* e temas para futuros eventos serão realizadas no próximo encontro, agendado para 26 de junho.

Atualmente, o GT-J é presidido por Luiz Ramos e composto pelos Drs. Adelmo Emerenciano, Adriana Arruda, Alessandra Bedran, Alexandre Dias, Bruna Antonini, Carolina Teixeira Araújo, Cláudio A. Eidelchtein, Fernando José Diniz, Giovanni Galvão (coordenador auxiliar), Joana Guimarães, Luis Antonio Flora, Luckas Piva (representando Emerenciano & Baggio), Maria Helena Santos Silva Ferreira, Marina Jéssica Demenciano, Mateus Soares de Oliveira, Oswaldo Castro Neto, Ricardo Eidelchtein e Rodrigo Lázaro.

# EXPORTAÇÕES CRESCEM 7,52% E REFORÇAM PROTAGONISMO DE SANTA CATARINA NO COMÉRCIO EXTERIOR

**A**s exportações de Santa Catarina cresceram 7,52% entre janeiro e abril, somando US\$ 3,85 bilhões, de acordo com dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), compilados pelo Observatório da FIESC. Para o SINDICOMIS NACIONAL, estes novos dados são estimulantes e revelam os bons caminhos do governo catarinense rumo ao desenvolvimento estadual e, por consequência, nacional.

## Usina de dados para análises

Abre-se aqui um parêntese necessário para contextualizar o Observatório FIESC, especialmente diante do alcance desta publicação, que circula entre cerca de 15 mil empresas representadas pelo SINDICOMIS NACIONAL — entre comissárias de despacho, agentes de carga, operadores logísticos e demais intermediários do comércio exterior.

O Observatório é um centro de inteligência da Federação das Indústrias de Santa Catarina que reúne dados, tecnologias e soluções analíticas voltadas ao apoio de decisões estratégicas. Com uma infraestrutura de Big Data e Data Analytics, o centro é abastecido por aproximadamente 100 fontes de dados públicas e privadas, nacionais e internacionais, garantindo amplitude, confiabilidade e segurança nas informações.

A operação é conduzida por uma equipe multidisciplinar formada por especialistas, mestres e doutores, que desenvolvem ferramentas dinâmicas orientadas ao desempenho da indústria e de seus stakeholders. Atualmente, o Observatório monitora cerca de 250 indicadores socioeconômicos e de mercado, atualizados continuamente e disponibilizados por meio de painéis interativos com múltiplas possibilidades de análise. Sugerimos aos dirigentes das empresas representadas conhecerem esse organismo.

## Exportações

As carnes de aves lideraram a pauta de exportações de Santa Catarina entre janeiro e abril, com US\$ 682,73 milhões embarcados no período. A carne suína ocupou a segunda posição, somando US\$ 544,3 milhões. Na sequência, destacaram-se as vendas de motores elétricos (US\$ 178,45 milhões), partes de motor (US\$ 134,73 milhões) e madeira serrada (US\$ 128,43 milhões).

Os Estados Unidos permaneceram como principal destino das exportações catarinenses, com US\$ 542,06 milhões no acumulado dos quatro primeiros meses do ano. A China ficou em segundo lugar, com US\$ 372,31 milhões, seguida pela Argentina, com US\$ 294,92 milhões.

## Importações

As importações de Santa Catarina cresceram 8,45% entre janeiro e abril, totalizando US\$ 11,4 bilhões no período. Os principais produtos importados foram cobre refinado (US\$ 440,9 milhões), partes e acessórios para veículos (US\$ 300,15 milhões), polímeros de etileno (US\$ 230,17 milhões), semicondutores (US\$ 206,42 milhões) e fertilizantes nitrogenados (US\$ 192,34 milhões).

A China manteve-se como principal parceira comercial nas importações do estado, com US\$ 5,02 bilhões em vendas para Santa Catarina. Os Estados Unidos ocuparam a segunda posição, com US\$ 716,03 milhões, seguidos pelo Chile, com US\$ 687,24 milhões.

Os dados confirmam a relevância de Santa Catarina na balança comercial brasileira e apontam para uma dinâmica consistente de crescimento, tanto nas exportações quanto nas importações. Para o SINDICOMIS NACIONAL, o cenário evidencia o fortalecimento das cadeias logísticas e industriais do estado, além de reforçar a importância de ferramentas como o Observatório FIESC no suporte à tomada de decisões em um ambiente econômico cada vez mais orientado por dados.

# SINDICOMIS NACIONAL APRESENTA PROPOSTAS DE MELHORIAS PARA O PROGRAMA CASS DOMÉSTICO

O presidente do SINDICOMIS Nacional e da ACTC, Luiz Ramos, reuniu-se em 8 de maio com o diretor-presidente da ANAC, Roberto Honorato (foto), para apresentar propostas de aperfeiçoamento ao Programa CASS Doméstico.

Durante o encontro, Ramos apresentou os fundamentos do CASS Doméstico, sistema da IATA voltado à centralização do faturamento entre agentes de carga e companhias aéreas no mercado interno, com o objetivo de ampliar a segurança e a previsibilidade nas operações. Também foi compartilhado o histórico da proposta, incluindo documentos internos, memorandos e a ata da reunião de março entre representantes nacionais da IATA e da FIATA.

Entre as sugestões levadas à ANAC, destacou-se a realização de uma reunião técnica com a Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS), para discutir aspectos regulatórios e analisar a aderência da proposta à agenda institucional da agência. Ramos defendeu ainda uma abordagem institucional da demanda, centrada na exposição dos problemas enfrentados pelo setor, em linha com a diretriz da ANAC de formulação normativa a partir de diagnósticos técnicos.

## Propostas avançarão na SAS

A ANAC demonstrou receptividade à proposta e indicou a Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS), sob coordenação do superintendente Yuri, como o foro técnico adequado para dar seguimento às discussões. Segundo a Agência, a demanda poderá ser incorporada ao fluxo da agenda regulatória, desde que atendidos os critérios de urgência, viabilidade e interesse público.



# CHEGOU A HORA DE O MUNDO - E DO BRASIL - DEIXAR DE SER “LOJINHA” E SE TORNAR UM “SHOPPING”

*Exemplo de como a logística pode evoluir está na recente iniciativa da Digital Container Shipping Association (DCSA), que coordenou a primeira transação de conhecimento de embarque eletrônico (eBL) verdadeiramente interoperável e baseada em padrões abertos*

**A** logística global, apesar de avanços tecnológicos pontuais, ainda funciona sob estruturas majoritariamente analógicas, lentas e fragmentadas. Alguns setores do comércio internacional brasileiro operam, por reflexo direto desse panorama, como uma “lojinha” num sistema que deveria existir com a fluidez de um grande shopping center — integrado, eficiente e responsivo.

A estacionalidade da logística mundial, marcada por picos previsíveis de demanda e gargalos repetitivos, mostra-se incompatível com a velocidade e complexidade que o comércio internacional exige.

## **Podemos crescer extraordinariamente**

No centro desse debate estão as categorias representadas pelo SINDICOMIS NACIONAL — empresas que atuam como elos na cadeia de embarcadores, transportadoras, despachantes e sistemas aduaneiros. Elas têm um potencial extraordinário de crescimento, desde que a logística deixe de ser um entrave e passe a funcionar como alavanca.

Dois frentes precisam avançar com urgência: a digitalização e a racionalização dos processos. Não se trata de afrouxar regras ou eliminar etapas críticas de fiscalização. A pauta não é por menos controle, mas, sim, por um controle mais inteligente, baseado em dados, interoperabilidade entre sistemas e segurança jurídica.

O Brasil, historicamente travado por burocracias redundantes e insegurança regulatória, pode e deve avançar nesse sentido, como, por exemplo, a implantação do Portal Único de Comércio Exterior.

## **DCSA e Suzano dão exemplo**

Um caso emblemático de como a logística pode evoluir está na recente iniciativa da Digital Container Shipping Association (DCSA), que coordenou a primeira transação de conhecimento de embarque eletrônico (eBL) verdadeiramente interoperável, com base em padrões abertos.

A operação, que envolveu a transportadora HMM e a brasileira Suzano, demonstra que a transformação digital no setor não é apenas viável, mas urgente. A interoperabilidade permitiu que o eBL fosse emitido e processado em diferentes plataformas, em tempo real — superando um dos principais entraves do setor: a fragmentação dos sistemas.

## **US\$ 40 bilhões indo pro ralo**

Segundo estudo da McKinsey & Company, a adoção massiva do eBL poderia gerar uma economia direta de até US\$ 6,5 bilhões, além de destravar US\$ 40 bilhões em valor transacional agregado ao comércio global. No entanto, esse potencial vem sendo desperdiçado por barreiras sistêmicas: plataformas isoladas, falta de padronização e receio das partes envolvidas em adotar novos modelos.

Como afirmou Bojan Čekrić, CEO da CargoX, “o comércio global precisa de múltiplas partes para funcionar, e a digitalização exige que essas partes compartilhem dados e documentação facilmente”. A interoperabilidade é o caminho para romper o ciclo da fragmentação, algo que também precisa ser encarado no Brasil como política de Estado.

## **Yes, we can**

O país possui a expertise técnica, a base industrial e a massa crítica empresarial para avançar rumo a uma logística moderna, digital e desburocratizada — mas com responsabilidade. É hora de deixar de ser uma “lojinha”, presa a processos manuais, redundantes e fragmentados, e se tornar um “shopping” integrado ao ecossistema global de comércio.

Sem esse salto, o setor representado pelo SINDICOMIS NACIONAL — e, por extensão, toda a cadeia de comércio mundial nacional — continuará operando muito aquém de seu potencial. O mundo já está em transição para um modelo logístico digital, seguro e escalável.

A pergunta que se impõe é: o Brasil vai acompanhar esse movimento ou continuará esperando na fila da burocracia?

# NOVA IN DA RECEITA É ELOGIADA PELO SINDICOMIS NACIONAL POR AVANÇOS LOGÍSTICOS

O SINDICOMIS NACIONAL parabenizou oficialmente a Receita Federal do Brasil pela publicação da Instrução Normativa RFB nº 2.266/2025, que moderniza o regime de trânsito aduaneiro ao equiparar o trânsito entre zona primária e recinto alfandegado em aeroporto ao trânsito entre zonas primárias — independentemente da classificação formal do aeroporto.

Segundo a entidade que representa, aproximadamente, 15 mil comissárias de despacho, agentes transitários e intermediários de carga, logística e fretes em comércio internacional, trata-se de um avanço significativo para a logística nacional, promovendo a redução de custos e prazos, especialmente em regiões como Joinville (SC) e o estado de Santa Catarina, ao estimular a competitividade e atrair novos investimentos.





# O BRASIL PRECISA DE MAIS “CATARINIZAÇÃO”

**O**s avanços na infraestrutura logística de Santa Catarina saltam aos olhos constantemente. Prova disto são os investimentos que estão transformando o Sul catarinense em uma alternativa logística cada vez mais competitiva para o escoamento de cargas no país.

A expressiva modernização do Porto de Imbituba, com obras que incluem a recuperação, o reforço e a ampliação do Cais 3, além da iminente dragagem e derrocagem do Cais 1 e a construção do delfim do Cais 2, é um exemplo claro desse processo. Essas melhorias permitirão o recebimento de navios de maior porte, ampliando significativamente a capacidade operacional e consolidando Imbituba como um dos principais hubs logísticos do país.

Destaca-se ainda a previsão de investimentos da ordem de R\$ 1 bilhão até 2030 no Porto de Imbituba, sinalizando não apenas o compromisso com a modernização, mas também o fortalecimento da competitividade brasileira no comércio exterior.

## Retaguarda sindical

Nesse contexto, é imprescindível destacar o papel do SINDICOMIS NACIONAL como agente ativo na defesa dos interesses da categoria. A entidade atua de forma contínua e estratégica na proposição de melhorias regulatórias, na interlocução direta com autoridades de relevo — como a Vice-Presidência da República, ministérios, Senado, Câmara dos Deputados e agências reguladoras — e na promoção de ações coletivas que visam o aperfeiçoamento do ambiente de negócios.

O SINDICOMIS NACIONAL também se destaca pela sua participação internacional, por meio da ACTC, entidade co-irmã e única representante oficial da FIATA no Brasil. Internamente, promove debates plurais e abertos à categoria, como ocorreu na construção da norma nº 18 da ANTAQ, além de produzir publicações exclusivas e manter um grupo técnico-jurídico altamente qualificado, que oferece soluções para os temas mais complexos do comércio exterior e do direito aduaneiro.

## Rio Grande do Sul em destaque

No campo da infraestrutura viária, a conclusão da BR-285 – restando apenas sete quilômetros entre Bom Jesus (RS) e São José dos Ausentes (RS) – trará ganhos logísticos inegáveis, conectando diretamente a produção do Rio Grande do Sul ao Porto de Imbituba. Essa nova rota, reforçada pela pavimentação da Serra da Rocinha e sua liberação ao tráfego de caminhões bitrem, encurtará distâncias e reduzirá custos operacionais, tornando Imbituba aproximadamente 100 km mais próxima de Passo Fundo (RS) do que o tradicional Porto de Rio Grande.

Além da infraestrutura rodoviária, a modernização e ampliação da Ferrovia Tereza Cristina (FTC) representam outro vetor fundamental desse avanço. O fortalecimento da capacidade ferroviária potencializa o escoamento de produtos essenciais, como hulha betuminosa, cerâmicos e agrícolas, reforçando a integração entre os polos produtivos da região e o complexo portuário.

O Sul do Brasil e Santa Catarina, particularmente, são mais um exemplo de que, quando há vontade, é possível realizar. Esses estados têm dado provas de que não cedem à tentação dos discursos vazios, das promessas nunca cumpridas e do ufanismo. “Catarinização” seria uma palavra simbólica para definir essa postura, que integra eficácia, planejamento e execução. “Catarinização” retrata, portanto, a mudança de paradigma na logística do Sul do Brasil.

*Santa Catarina mostra que, quando há vontade política, é possível realizar. O estado tem dado provas de que não cede à tentação dos discursos vazios, das promessas nunca cumpridas e do ufanismo. “Catarinização” seria uma palavra simbólica para definir essa postura, que integra eficácia, planejamento e execução.*



# SINDICOMIS NACIONAL E ACTC AMPLIAM ATUAÇÃO INSTITUCIONAL E APROVAM O INGRESSO DE DOIS NOVOS DIRETORES

**E**m reunião realizada na manhã de 21 de maio, com duração de três horas, o SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC deliberaram sobre temas para a gestão e o fortalecimento institucional das entidades.

## Posse de novos diretores

Entre os principais encaminhamentos, destacou-se a posse de dois novos diretores: Alcides Bettiol e Adilson Nóbrega. Na ocasião, o presidente do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC, Luiz Ramos, saudou os novos membros, enfatizando ser “sempre a favor da renovação”.

Ele explicou que as entidades vêm assumindo novas responsabilidades, com um volume crescente de demandas, especialmente após o reconhecimento da representação nacional pelo Ministério do Trabalho e Emprego.

A Dra. Bruna também ressaltou o sucesso da recente live com Tatiana Prazeres, secretária de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (SECEX-MDIC), que contou com a participação de outros dois representantes de alto escalão do órgão. Ela reforçou que o GT-J permanece aberto a sugestões de temas para estudos futuros.

## Avanços nas negociações sobre fretes internacionais

O presidente atualizou os presentes sobre os avanços nas negociações para permitir que os fretes internacionais sejam negociados diretamente pela categoria, em vez de exclusivamente pelos armadores. A mudança pode gerar maior autonomia e competitividade para os operadores logísticos representados.

## Preparativos para o FIATA RAMs Field Meeting 2025



## Reforço na equipe jurídica

Outro ponto importante foi a apresentação da advogada Adriana Arruda, que assumirá parte das atribuições do colega Oswaldo Castro Neto, especialmente na condução das ações judiciais das entidades. A Dra. Adriana atualizou a Diretoria sobre o status das ações trabalhistas, cíveis e aduaneiras atualmente em curso.

## Balço do Grupo de Trabalho Jurídico (GT-J)

A coordenadora do GT-J, Dra. Bruna Antonini, apresentou um balanço das atividades do primeiro quadrimestre deste ano, incluindo a estrutura organizacional e a composição dos membros. Ela destacou o lançamento da revista digital Prosa Jurídica Comex, iniciativa que visa ampliar a difusão de conteúdo técnico-jurídico especializado entre as empresas representadas.

Ainda sobre o FIATA RAMs, Andréa Rodrigues, gerente de Produção Digital da empresa ABEV (contratada para organizar o evento), apresentou um panorama do andamento dos trabalhos e uma prévia da estrutura prevista para o encontro internacional, que será sediado no Hotel Grand Mercure, em São Paulo.

## Participação na reforma tributária

Por fim, Ramos informou sobre o recebimento de um ofício da Receita Federal, que solicitou a indicação de temas e dois representantes do SINDICOMIS NACIONAL para colaborar com a discussão da reforma tributária. A Diretoria aprovou por unanimidade a resposta ao órgão, com a indicação dos advogados Rodrigo Herrera e Oswaldo Castro Neto para representar a entidade nesse processo.

# RISCOS CLIMÁTICOS JÁ AFETAM 8% DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

O workshop “Construindo a Resiliência da Infraestrutura de Transporte na América Latina”, promovido pelo Ministério dos Transportes (MT) em parceria com a Coalizão para Infraestruturas Resilientes a Desastres (CDRI), vinculada à ONU, e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) reuniu representantes de governos e especialistas de diversos países, com foco em soluções para enfrentar os impactos das mudanças climáticas sobre a infraestrutura de transportes.

O subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, Cloves Benevides, refletiu sobre a tragédia ocorrida no Rio Grande do Sul e questionou se o Brasil, de fato, aprendeu a planejar melhor após o ocorrido. Ele alertou que cerca de 8% da infraestrutura de transportes sofre anualmente com os impactos das mudanças climáticas, o que exige uma mudança de postura. “É um desafio, mas também uma oportunidade para repensar o modelo econômico e a capacidade do país de enfrentar eventos extremos”, afirmou.

Da mesma forma, o secretário-executivo do MT, George Santoro, destacou a relevância do tema da resiliência da infraestrutura diante das mudanças climáticas, especialmente em um cenário global cada vez mais impactado por eventos extremos. Segundo ele, “as mudanças climáticas têm afetado diretamente a locomoção das pessoas”, e o Brasil tem sentido esses efeitos de forma recorrente, assim como outros países da América Latina.

## Desafios para a América Latina

Segundo o Centro de Pesquisa em Epidemiologia de Desastres (CRED), a América Latina enfrentou mais de 400 grandes eventos naturais entre 2010 e 2020, com prejuízos que ultrapassam bilhões de dólares. Tempestades, secas e inundações comprometem estradas, ferrovias, portos e aeroportos, estruturas vitais para o desenvolvimento regional, elevando os custos com manutenção e recuperação.

A diretora de Pesquisa, Gestão do Conhecimento e Desenvolvimento de Capacidades da CDRI, Ranjini Mukherjee, destacou que investir em infraestrutura resiliente é uma necessidade urgente. “A maior parte da infraestrutura necessária até 2050 ainda precisa ser construída, o que nos dá a chance de fazer certo desde o início e colher os benefícios da resiliência. Assim, é possível transformar riscos em resiliência e obter o chamado ‘dividendo da resiliência’, que, segundo a diretora, seria um conjunto de benefícios abrangentes resultantes de investimentos em infraestruturas preparadas para enfrentar desastres”.

Já o diretor-geral da ANTT, Guilherme Theo Sampaio, sublinhou que as mudanças climáticas representam uma urgência do presente. Mais do que discutir os impactos financeiros ou os obstáculos da resiliência climática, é fundamental entender como direcionar ações e implementar regulações que incentivem soluções práticas. “Temos caminhado no sentido de uma regulação que vai além das normas e legislações, incentivando nossos regulados nos quatro modais: rodovias, ferrovias, cargas e passageiros, a adotarem uma postura

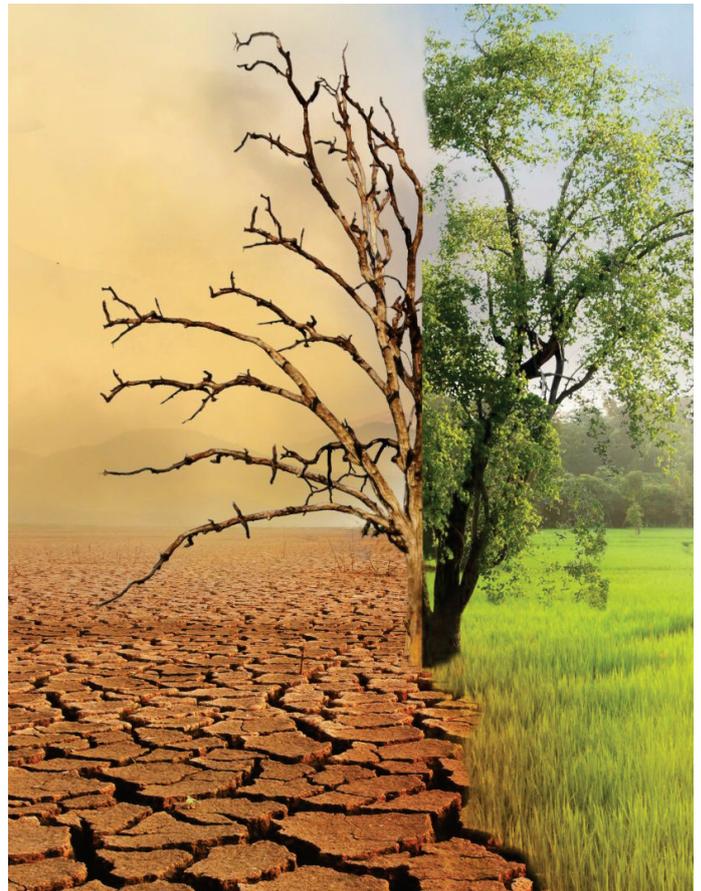
proativa no enfrentamento desses desafios”, completou.

## Impacto no setor de transportes

A pasta tem adotado medidas concretas para impulsionar a sustentabilidade na infraestrutura nacional. Entre elas, a Portaria nº 622/2024, que destina 1% da receita bruta das concessões rodoviárias federais a ações de resiliência climática, e a Portaria nº 689/2024, que exige compromissos ambientais em projetos financiados por debêntures incentivadas. O Ministério também participa da construção da Taxonomia Sustentável Brasileira, que orienta investimentos em projetos verdes.

Outros avanços incluem o relatório socioambiental e de viabilidade do Trecho do Meio da BR-319, desenvolvido com base em escuta das comunidades locais, além de iniciativas como o sistema “free flow” nos pedágios e testes com caminhões elétricos. O Ministério também atua na Política Nacional do Hidrogênio, incentivando tecnologias limpas para o setor.

Complementando esses esforços, a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) iniciou testes com caminhões elétricos de grande porte para avaliar sua viabilidade em rodovias de longa distância, reforçando o compromisso com a transição para um transporte mais sustentável.



# MOTTA CRIA COMISSÃO ESPECIAL PARA DISCUTIR NOVA LEI DOS PORTOS

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), anunciou a criação da comissão especial que vai discutir um novo marco regulatório para os portos (PL 733/25). O colegiado terá como presidente o deputado Murilo Galdino (Republicanos-PB) e, como relator, o deputado Arthur Oliveira Maia (União-BA).

“O foco dessa comissão é trabalhar um texto que incentive o crescimento e o desenvolvimento desse setor, que é fundamental para a economia brasileira”, afirmou o presidente em publicação em suas redes sociais.

O PL 733/25 substitui lei em vigor desde 2013. Com 151 artigos, o texto promove uma série de alterações na regulação, na precificação dos serviços, na contratação de mão de obra e no licenciamento ambiental.

A proposta é de autoria do deputado Leur Lomanto Júnior (União-BA) e replica o anteprojeto elaborado por uma comissão de juristas criada pela Câmara que estudou uma nova legislação para o setor portuário. O anteprojeto foi aprovado pelo grupo no ano passado.

## Mudanças

Uma das principais mudanças que o PL 733/25 traz é o licenciamento ambiental integrado dos portos públicos, o que dispensará as licenças individualizadas para a instalação de terminais portuários e de cruzeiros.

O texto também estabelece que os preços a serem praticados pelos terminais dos portos serão negociados livremente, desde que respeitadas as normas concorrenciais. Atualmente, as tarifas portuárias são estabelecidas ou supervisionadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).



# PORTOS DA BAHIA RECEBERÃO R\$ 1,5 BILHÃO PARA MODERNIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, anunciou um pacote de R\$ 1,5 bilhão em investimentos para os portos públicos da Bahia — Aratu-Candeias, Salvador e Ilhéus. Com recursos do Novo PAC, a iniciativa visa ampliar a infraestrutura logística, aumentar a competitividade e impulsionar o desenvolvimento econômico do estado.

Durante a cerimônia, o ministro Silvio Costa Filho destacou a importância estratégica dos investimentos: “Os mais de R\$ 1,5 bilhão em investimentos que estamos anunciando hoje representam um avanço estratégico para a infraestrutura portuária da Bahia, com impacto direto na logística nacional, na geração de emprego e no crescimento sustentável do estado e do Nordeste”, afirmou.

O pacote de investimentos inclui ainda obras no Porto de Salvador, com foco na ampliação da infraestrutura, modernização e incorporação de inovações tecnológicas. As melhorias visam aumentar a eficiência operacional e consolidar o terminal como um polo estratégico do comércio marítimo da Bahia e do Brasil. Também participaram da cerimônia o ministro-chefe da Casa Civil, Rui Costa; o diretor-presidente da Autoridade Portuária da Bahia (Codeba), Antonio Gobbo; e o governador da Bahia, Jerônimo Rodrigues.



# LEILÃO DO TÚNEL IMERSO SANTOS-GUARUJÁ É ADIADO PARA 5 DE SETEMBRO



**E**stá adiado para 5 de setembro o leilão do túnel imerso entre Santos e Guarujá. A data original era 1º de agosto. O Ministério de Portos e Aeroportos e o Governo Estadual, que lançaram o edital de concessão do empreendimento conjuntamente, informaram ter tomado a decisão por causa de “contribuições” feitas por empresas interessadas no projeto.

As colaborações a que União e Estado se referiram, em notas à imprensa emitidas ontem à noite, são resultado da missão à Europa na qual, no mês passado, se apresentaram projetos brasileiros nas áreas portuária e hidroviária a investidores e grandes empresas do setor de infraestrutura.

“Durante a missão, foram identificadas oportunidades valiosas de aprimoramento no modelo de concessão, na estrutura financeira e nas premissas técnicas do edital. Essas sugestões estão agora sendo incorporadas para elevar a qualidade do processo licitatório, aumentar a atratividade do ativo e garantir maior segurança jurídica e operacional ao projeto”, afirma o Governo Estadual.

Na nota federal, se diz que as colaborações vão “aperfeiçoar o processo de licitação e permitir maior competitividade no leilão do primeiro túnel submerso da América Latina” e lembra que “a concessionária que vencer o certame será responsável pela construção, operação e manutenção do túnel. O empreendimento deve gerar 9 mil empregos diretos e indiretos”.

O projeto do túnel imerso está incluído no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e é classificado pelo Governo Federal como sua maior obra. “Com 1,5 quilômetro de extensão, sendo 870 metros imersos, o túnel contará com três faixas de rolamento por sentido, incluindo uma exclusiva para o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), além de acessos dedicados para pedestres e ciclistas”, cita a nota do ministério.

“A obra representará um salto tecnológico para a engenharia nacional, ao adotar a técnica internacional de túnel imerso, utilizada com sucesso em países como Holanda, Japão, China e Coreia do Sul. O modelo construtivo assegura menor impacto urbano, maior agilidade na execução, facilidade de manutenção e ganhos operacionais ao longo do período de concessão”, acrescenta o Governo do Estado.

# ANTAQ APROVA COMPRA DA WILSON SONS PELO GRUPO MSC

**E**m 20 de maio, a operadora de serviços portuários Wilson Sons anunciou que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou a venda do controle da empresa para o grupo dinamarquês MSC, última condição para a conclusão da transação.

A empresa afirmou que tem expectativa de fechamento da venda em 4 de junho, após a conclusão de todas as condições precedentes ao negócio.

O grupo europeu de transporte marítimo acertou acordo para comprar o controle da Wilson Sons em outubro do ano passado, uma operação avaliada na ocasião em R\$ 4,35 bilhões.



### **Qual norma dispõe sobre perícia técnica da mercadoria importada e a exportar?**

A Instrução Normativa RFB nº 2.086/2022 dispõe sobre a prestação de serviço de perícia para identificação e quantificação de mercadoria importada e a exportar, e regula o processo de credenciamento de seus prestadores.

### **O que é Redex?**

Conforme estabelece a Instrução Normativa SRF nº 114/2001, o Redex é um Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação, não alfandegado, de zona secundária, e pode estar localizado no estabelecimento do próprio exportador ou em endereço específico para uso comum de vários exportadores.

### **Pelas regras da classificação fiscal, como identificar se um vestuário é de uso masculino ou feminino?**

Conforme Nota 9 do Capítulo 61 da NESH, o vestuário do presente Capítulo, que se feche à frente da esquerda para a direita, considera-se vestuário de uso masculino e aquele que se feche à frente da direita para a esquerda, como vestuário de uso feminino. Estas disposições não se aplicam no caso em que o corte do vestuário indique claramente que é concebido para um ou outro sexo.

### **O que é Siscolmagem?**

É o módulo aduaneiro de recepção de Certificados de Origem Digitais (Sistema Siscolmagem), acessível por meio do Portal Siscomex. Ele permite ao importador e seus representantes legais (funcionários e despachantes aduaneiros cadastrados no Siscomex) apresentar Certificados de Origem Digitais (COD) às unidades locais da RFB responsáveis pela conferência aduaneira dos despachos de importação de suas mercadorias.

### **O vestuário enquadrado como "unissex" deve ser considerado, para fins de classificação fiscal, de uso feminino ou masculino?**

De acordo com a nota 9 do capítulo 61 da NESH, o vestuário que não seja reconhecível como de uso masculino ou feminino deve ser classificado como vestuário de uso feminino.

### **O vestuário enquadrado como "unissex" deve ser considerado, para fins de classificação fiscal, de uso feminino ou masculino?**

De acordo com a nota 9 do capítulo 61 da NESH, o vestuário que não seja reconhecível como de uso masculino ou feminino deve ser classificado como vestuário de uso feminino.

### **Empresa importará, no mesmo grupo econômico, resíduo industrial para beneficiamento e posterior devolução ao país de origem. Há prazo-limite para permanência no Brasil? Qual forma de importação é adequada? Para importação temporária, incide tributo?**

Tratando-se de uma operação na qual o exportador envia mercadoria à empresa nacional sem cobertura cambial, com a finalidade de beneficiamento (prestação de serviço contratado), e que, após o



processamento, a mercadoria será reexportada ao país de origem ou a terceiro país por conta e ordem do exportador, entendemos que a operação se enquadra como admissão temporária para aperfeiçoamento ativo, nos termos do art. 78 da Instrução Normativa RFB nº 1.600/2015.

Nessa modalidade, os tributos federais incidentes são suspensos, a reexportação ocorre sem cobertura cambial e a remuneração pelo serviço prestado é feita por meio de transferência financeira internacional.

Para aplicação do regime, devem ser observadas as seguintes condições:

- a) os bens devem ser de propriedade de pessoa sediada no exterior e admitidos no país sem cobertura cambial;
- b) o beneficiário deve ser pessoa jurídica estabelecida no Brasil;
- c) a operação deve estar formalizada por contrato de prestação de serviços entre as partes.

O prazo de vigência do regime será aquele estipulado no contrato, podendo ser prorrogado conforme eventual extensão contratual.

Na nacionalização de uma admissão temporária para testes, é possível realizar o procedimento sem cobertura cambial ou é obrigatória a nacionalização com cobertura cambial?

Na ausência de pagamento ao exterior, o importador poderá utilizar o código 13 - "nacionalização de admissão temporária" sem cobertura cambial.

Recomenda-se, também, que o motivo da ausência de pagamento seja devidamente justificado no campo "Informações Complementares" da Declaração de Importação (DI).