


ACONTECE

ANO 40 - EDIÇÃO 346 - Novembro / 2025



**UNIVERSIDADE CORPORATIVA
SINDICOMIS NACIONAL
ANUNCIA SEU PRIMEIRO**

PROGRAMA:

**EXECUTIVO DE VENDAS B2B
- COMÉRCIO EXTERIOR & LOGÍSTICA -**



ABERTAS AS INSCRIÇÕES PARA O PRIMEIRO PROGRAMA BRASILEIRO DE FORMAÇÃO EM VENDAS PARA O COMEX E LOGÍSTICA



Estão abertas as inscrições para a primeira turma do **Programa Executivo de Vendas B2B – Comércio Exterior & Logística**, inédito no Brasil e promovido pela **Universidade Corporativa SINDICOMIS NACIONAL (UCSN)**. Com 20 horas-aula de duração, ele será realizado em formato híbrido (presencial e online), entre 24 e 28 de novembro.

As **vagas são limitadas** e os participantes serão selecionados por ordem de inscrição. Os dois alunos com melhor desempenho na avaliação final serão premiados com um final de semana no Grand Mercure Hotel, em São Paulo, com direito a acompanhante. As inscrições podem ser feitas pelo e-mail mirella.actc@sindicomis.com.br.

Inédito no Brasil

O caráter inédito da UCSN e deste curso reside no fato de não existirem, até o momento, programas de capacitação ou formação criados por instituições diretamente inseridas nos setores de comércio internacional e logística no Brasil.

Destaca-se também a importância de o país contar, agora, com uma instituição dedicada a atender às demandas específicas das empresas desses segmentos, especialmente no desenvolvimento de carreira dos profissionais que atuam ou desejam ingressar na área.

“A qualificação na área comercial é um dos pilares fundamentais tanto para a evolução profissional quanto para a conquista de melhores resultados empresariais, por meio de uma mão de obra preparada”, afirma Levi Souza,



CEO e fundador da QPartnerHR, parceira do SINDICOMIS NACIONAL na criação da UCSN.

Público-alvo

O **Programa Executivo de Vendas B2B – Comércio Exterior & Logística** é voltado aos profissionais do setor que desejam migrar ou crescer na área comercial, aos jovens talentos que buscam carreira em vendas B2B no comércio exterior e às empresas que desejam capacitar suas equipes comerciais.

Metodologia

- Duração total: 20 horas
- Formato híbrido: 3 módulos online + 2 presenciais (na sede do SINDICOMIS NACIONAL, em São Paulo)
- Aprendizagem ativa: estudos de caso reais, simulações, debates e *roleplays*

Conteúdo programático

Módulo 1 – Panorama do Setor e Mapeamento de Mercado (Online – 4h)

Introdução ao ecossistema do comércio exterior e logística. Principais players, tendências e oportunidades. Mapeamento de clientes-alvo e análise de mercado.

Módulo 2 – Fundamentos da Venda Consultiva B2B (Online – 4h)

Etapas da venda complexa. Identificação de necessidades e criação de proposta de valor. Técnicas de diagnóstico e qualificação de oportunidades.

Módulo 3 – Técnicas Avançadas de Negociação e Comunicação (Presencial – 4h)

Estratégias de negociação de alto valor. Gestão de objeções e táticas de fechamento. *Storytelling* corporativo, postura executiva e apresentações comerciais.

Módulo 4 – Inteligência Comercial e Prospecção (Online – 4h)

Uso de dados e CRM para prospecção. Segmentação de mercado, *social selling* e LinkedIn estratégico. Agendamento de reuniões qualificadas.

Módulo 5 – Gestão de Relacionamento e Pós-venda (Presencial – 4h)

Gestão de carteira, fidelização, *cross selling* e *upselling*. Simulação real de venda com banca avaliadora do setor. Feedback individual e certificação SINDICOMIS.

Benefícios exclusivos

Certificação oficial SINDICOMIS
Experiência prática com desafios reais
Rede de networking estratégica

Informações gerais

- Investimento por participante: empresas associadas: R\$ 2.500 | Valor exclusivo para a primeira turma: R\$ 2.000; não associados: R\$ 3.500 | Valor exclusivo para a primeira turma: R\$ 3.000
- Pacotes corporativos e formato *in company* disponíveis.



ENTREVISTA EXCLUSIVA:

MARIO POVIA

Em entrevista exclusiva ao SINDICOMIS NACIONAL, Mario Povia – ex-diretor-geral da ANTAQ, diretor-presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), engenheiro, consultor e uma das principais referências em infraestrutura portuária e logística no Brasil — analisa os avanços e desafios do comércio exterior, a criação do IBI e as perspectivas para o desenvolvimento logístico do país.

Com vasta experiência em regulação, políticas públicas e projetos estratégicos, Povia oferece uma visão qualificada sobre os gargalos históricos e as oportunidades de transformação no setor.



Como e por qual razão o IBI foi criado?

O Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI) foi criado a partir da instalação da Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos (FPPA), na qualidade de braço técnico, por iniciativa do deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB/SP), então recém-empossado em seu primeiro mandato na Câmara dos Deputados.

No ranking global de abertura comercial, o Brasil está atrás de várias economias emergentes. Em sua opinião, o que impede o país de acelerar reformas e acordos que reduziriam barreiras tarifárias e não tarifárias?

Creio que este processo já se iniciou, encontrando-se atualmente em pleno curso. O Brasil é signatário do acordo de facilitação comercial, sendo certo que a própria Receita Federal do Brasil (RFB) vem adotando uma série de medidas tendentes a desburocratizar e promover o intercâmbio comercial do Brasil com outras nações.

Mais recentemente, a autoridade aduaneira anunciou o desenvolvimento de procedimentos de desembaraço de cargas sobre águas, bem como vem realizando testes para implantação da DUIMP (Declaração Única de Importação), medidas que virão simplificar e promover uma nova dinâmica no comércio exterior brasileiro.

De toda forma, particularmente no que se refere às barreiras tarifárias, importa destacar a deterioração de organismos multilaterais constituídos para tal fim, vis-à-vis com os desafios impostos recentemente pelo governo dos Estados Unidos da América (EUA), o que pode vir a trazer relevantes retrocessos nesta seara.

Em sua opinião, por que o Brasil ainda é visto

majoritariamente como exportador de commodities? O IBI tem propostas para romper essa dependência?

O Brasil é visto desta forma precisamente porque é um grande exportador de commodities, portanto, a afirmativa revela de certa forma uma realidade, muito embora tenhamos uma pujança industrial, mas que não vem apresentando o desejável crescimento ao longo das últimas décadas.

As reformas da previdência, trabalhista e, mais recentemente, a tributária, tentam resgatar a competitividade perdida pela indústria nacional, assolada por problemas sistêmicos como a histórica alta de juros, o sofrível ambiente de negócios e um sistema tributário perverso e esquizofrênico.

O foco da atuação do IBI é notadamente na infraestrutura de transportes. Acreditamos que criar condições objetivas para que possamos aumentar a produtividade, através da absorção de novas tecnologias e redução de burocracias, é um passo importante para melhor aproveitamento de nossos ativos.

Noutra vertente, lutamos para criar condições tendentes a possibilitar a construção de novas estruturas de forma mais célere, mediante o enfrentamento de gargalos existentes. Cito aqui a morosidade de regularização fundiária por parte da Secretaria do Patrimônio da União (SPU), bem como a dificuldade na obtenção e manutenção das licenças ambientais, questões que são absolutamente prioritárias na pauta do IBI.

Enquanto economias abertas conseguem processar importações e exportações em horas ou poucos dias, no Brasil o tempo e o custo logístico ainda são entraves

relevantes. Quais experiências internacionais o IBI considera mais aplicáveis ao Brasil e o que falta para que essas boas práticas sejam implementadas aqui?

Os problemas são antigos e conhecidos. Para além das dificuldades com burocracia, excesso de intervenção estatal na economia, ausência de provisão de infraestrutura adequada e políticas de governo repaginadas a cada mandato de quatro anos, quando deveríamos ter ações de Estado, contínuas e perenes, não conseguimos dotar nosso comércio exterior de um ambiente de negócios que resulte em menor judicialização de conflitos, afetando o que chamamos de segurança e estabilidade regulatória.

Repito que há uma série de iniciativas em curso, seja na provisão de infraestrutura, na redução de medidas burocráticas, na simplificação tributária, no desenvolvimento de procedimentos extrajudiciais para solução de conflitos. Contudo, sempre temos o risco de sofrer interrupções e retrocessos a cada troca de comando na política.

O nosso modelo de *landlord port*, por exemplo, se encontra muito distante dos padrões europeus, que seriam nossa principal referência. Entendemos que a governança de nossas autoridades portuárias poderia ser melhor disciplinada. Neste sentido, reporto ao Projeto de Lei nº 733/2025, em trâmite na Câmara dos Deputados, para o qual o IBI fez uma série de propostas visando seu aperfeiçoamento.

Na visão do IBI, a concessão da Hidrovia do Rio Paraguai tem condições reais de se tornar um eixo integrado às cadeias logísticas regionais ou corre o risco de permanecer como um corredor isolado, sem ganhos estruturais para a competitividade do Brasil?

O simples desenvolvimento de algum modal de infraestrutura de transporte já nos remete a potenciais possibilidades de obtenção de sinergias, eis que a logística tende a aproveitar as oportunidades que lhe são oferecidas, visando sobretudo a eficiência econômica e ambiental.

No tramo sul da hidrovia do Paraguai, há efetivamente a possibilidade de conexões para além das ligações com Paraguai e Argentina, lembrando que o Brasil estuda atualmente o desenvolvimento de cinco rotas bioceânicas com vistas ao atingimento do Pacífico, além de possuir uma legislação moderna que permite a construção de trechos ferroviários sob regime autorizativo, com o condão de interligar diferentes modais de transporte.





O LEGADO DE AGUINALDO RODRIGUES



No último 8 de outubro, fomos surpreendidos com o falecimento do querido Aguinaldo Rodrigues, ex-diretor executivo do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC.

Profundo conhecedor do comércio internacional, Aguinaldo atuou nestas entidades entre 2007 e 2020, período em que se destacou pela dedicação, competência técnica e pela constante busca de aprimoramento das normas e práticas do setor.

De postura sempre elegante, ativa e cordial, deixou uma marca indelével nas instituições e nas pessoas com quem conviveu, sendo admirado por sua inteligência, equilíbrio e talento para conduzir debates complexos com serenidade e respeito.

O saudoso Aguinaldo Rodrigues foi casado com Renata Figueiredo Rodrigues, com quem construiu uma bela história de amor e companheirismo. Dessa união nasceram duas filhas: Lucila Figueiredo Rodrigues e Cláudia Figueiredo Rodrigues Fedato, que herdaram não apenas o legado de valores e afeto, mas também o exemplo de integridade e dedicação que sempre marcaram a vida do pai.

A equipe de redação do Jornal Acontece conversou com Cláudia, que atua no setor de comércio internacional, para traçar um retrato mais íntimo desse homem que, apesar da discrição — uma de suas virtudes mais marcantes —, deixou uma presença inesquecível entre todos que o conheceram.

O texto a seguir é um convite à reflexão e à memória; uma oportunidade de revisitar a trajetória de alguém que, com elegância, profissionalismo e humanidade, deixou marcas profundas neste mundo e nas vidas que tocou com sua passagem serena e luminosa.





A ELEGÂNCIA QUE VINHA DE DENTRO

Por: Cláudia Figueiredo Rodrigues Fedato

Meu pai sempre foi uma referência, profissional e humana. Desde

muito nova, eu o via cercado por pessoas que vinham a ele em busca de conselhos e de soluções para casos complicados do comércio exterior — área em que atuava com tanto domínio e respeito. Ele conhecia cada detalhe, cada regra, cada limite da lei. E, mais do que conhecimento técnico, transmitia princípios. Repetia que caráter e integridade são coisas que jamais se negociam. Que é isso, e não o sucesso, que define quem a gente é.

Essa foi a lição que mais me marcou — e que moldou não só minha carreira, mas a forma como enxergo o mundo. Em casa, ele e minha mãe, Renata, construíram uma base sólida, em que o amor e a família vinham sempre em primeiro lugar. Crescemos — eu e minha irmã, Lucila — aprendendo que o essencial é preservar esse laço, o amor incondicional que sustenta tudo.

Profissionalmente, meu pai teve uma trajetória admirável. Formou-se em Medicina, mas o destino o levou para o setor portuário e de comércio exterior. Trabalhou durante muitos anos na Rodrimar, empresa do grupo familiar. Mais tarde, fundou, junto ao meu tio Diogo Figueiredo, a Unicarrier Transportes Internacionais. Depois, integrou o grupo Flipper, onde fez grandes amigos, como o Jorge — um nome querido que a Covid também levou.

Meu pai era um homem elegante — e não apenas no modo de se vestir. A elegância dele estava na postura, na forma de falar, na serenidade com que tratava todos ao redor. Gostava de estar sempre bem arrumado: ajustava o colarinho, conferia os botões da camisa. Era um gesto pequeno, mas dizia muito sobre o cuidado que ele tinha com tudo, com as pessoas, com a vida.

Ele ensinava mais pelos gestos do que pelas palavras. O carinho e o respeito que demonstrava pela minha mãe eram

Ele ensinava mais pelos gestos do que pelas palavras. O carinho e o respeito que demonstrava pela minha mãe eram constantes. E a generosidade dele era imensa. No velório, recebemos pessoas que nos contaram histórias que nunca imaginamos: funcionários, colegas, gente que ele ajudou discretamente com cursos, mensalidades, oportunidades de trabalho ou um simples empréstimo feito sem hesitar. Lembro até de um garçom de um restaurante onde almoçávamos aos sábados — o Paulista, no centro — que, depois, passou a visitá-lo no escritório, toda semana, para pegar uma pequena ajuda. Era assim que meu pai via a vida: se podia ajudar, ele ajudava.

Quando comecei a trabalhar, achei que, por ele ter uma empresa, meu caminho estava garantido. Mas ele pensava diferente. Fez questão de que eu passasse por outras experiências antes de chegar lá. Dizia que isso me daria uma visão mais ampla — e que a empresa precisava de opiniões novas, não de alguém moldado apenas pelo olhar dele. Foi exigente, mas justo. Incentivou-me a estudar em São Paulo, a morar fora de casa, a enfrentar o que fosse necessário para aprender.

Hoje entendo o quanto isso nos fez bem, a mim e à minha irmã. Ele poderia ter nos dado tudo com facilidade, mas preferiu nos ensinar o valor de conquistar por mérito e independência. Esse foi o maior presente que meu pai deixou: o exemplo silencioso de quem viveu com retidão, amor e uma elegância que vinha de dentro.



DIRETORES RELEMBRAM A IMPORTÂNCIA DE AGUINALDO RODRIGUES



UM PROTAGONISTA SILENCIOSO

Ao recordar a trajetória do Dr. Aguinaldo Rodrigues, é impossível não reconhecer o papel determinante que ele exerceu no fortalecimento das empresas e profissionais que compõem as categorias econômicas representadas pelo SINDICOMIS NACIONAL e pela ACTC.

Com uma visão estratégica e espírito público raro, o Dr. Aguinaldo foi responsável por conduzir debates históricos sobre as principais demandas estruturais do setor aduaneiro, logístico e transitário, sempre defendendo com firmeza e serenidade os interesses coletivos de nossos representados.

Em sua época à frente da Diretoria Executiva, diversos temas que hoje são pilares da nossa atuação institucional começaram a ser discutidos e amadurecidos sob sua liderança — temas que marcaram um verdadeiro divisor de águas na modernização da representação sindical patronal do comércio exterior brasileiro.

Seu profundo conhecimento técnico e sua postura equilibrada tornaram-no uma figura respeitada por autoridades governamentais e órgãos públicos, que reconheciam nele não apenas um dirigente preparado, mas um interlocutor confiável, comprometido com soluções reais e com o fortalecimento do ambiente empresarial.

Além de dirigente e despachante aduaneiro de notório saber, foi também médico, e trazia para o convívio institucional uma visão humana, empática e conciliadora — valores que moldaram a cultura das nossas entidades.

O legado do Dr. Aguinaldo se traduz na credibilidade, no respeito e na solidez institucional que o SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC mantêm até hoje. Foi, sem dúvida, um protagonista silencioso, cuja contribuição ultrapassou seu tempo e continuará inspirando futuras gerações de profissionais e líderes do nosso setor.



FIGURA DE PROA

Quando o conheci, ainda no início de meu aprendizado profissional, o Dr. Aguinaldo já era figura de proa nas lides do Comércio Exterior brasileiro.

Nessa época, os conhecimentos profissionais eram aprendidos na rotina do trabalho diário, nas atividades operacionais com os armadores, nos portos e cais, com as linhas aéreas e nos aeroportos, nas alfândegas, na Cacex etc.

O Dr. Aguinaldo sempre demonstrou seu abrangente conhecimento profissional, forjado na linha direta do trabalho com todos os intervenientes do Comércio Exterior. Sua inegável experiência e conhecimentos profissionais auxiliaram para que muitos aprendizes se tornassem técnicos capacitados.

Manifesto todo o meu respeito e admiração pelo Dr. Aguinaldo, com a alma ferida por sua inesperada partida.

Wilson Braun
Vice-presidente do
SINDICOMIS NACIONAL
e da ACTC



EXPERIÊNCIA DECISIVA

Considero justa a homenagem póstuma ao Dr. Aguinaldo Rodrigues, pois ele participou ativamente como representante da categoria de agentes de carga e contribuiu muito durante o período de implementação do módulo Siscomex-Carga, em substituição ao Sistema Mercante do DMM.

Graças às diversas reuniões que tivemos com ele, trazendo as nossas preocupações, o sistema foi ajustado antes de ser colocado no ar.

Sua experiência profissional como freight forwarder, NVOCC e despachante aduaneiro foi decisiva em muitos momentos, enquanto ocupava uma posição de diretoria nesse sindicato.

Por isso, merece todo o nosso agradecimento e homenagens.

Denise Aparecida Alves
Conselheira Fiscal Efetiva do
SINDICOMIS NACIONAL
e da ACTC

ELEGÂNCIA, POLIDEZ E RESPEITO

Conheci o Dr. Aguinaldo logo que a atual presidência foi eleita, há 7 anos. Me impressionaram desde início sua serenidade, seu falar baixo, seu profundo conhecimento técnico das áreas aduaneira, tributária e comércio internacional em geral.

Mas o que mais impressionava no Dr. Aguinaldo eram a elegância e a polidez, associados a um profundo respeito com seu interlocutor. Jamais fui interrompido durante o desenvolvimento de um raciocínio quando em interlocução com ele, ainda que ele não estivesse concordando com nada daquilo que eu lhe expunha.

Sua exposição de algumas situações técnicas constituíam aulas imperdíveis em que sobejava seu arguto e reconhecido conhecimento.

O SINDICOMIS (agora Nacional) e a ACTC devem a ele muito de sua estruturação como instituições hoje reconhecidas como eficientes e dedicadas à sagrada causa da defesa das categorias por elas representadas. Ele tinha certeza de que defender as empresas do setor econômico do comércio exterior era sinônimo de defender os interesses nacionais.

À família enlutada e a seus muitos amigos, nossa expressão de respeito e nosso desejo de que conquistem forças para superar essa imensa perda.

João Luiz Portolan Galvão Minnicelli
1º Diretor Tesoureiro do
SINDICOMIS NACIONAL
e da ACTC

SINDICOMIS NACIONAL ACOMPANHA DEBATE SOBRE O FUTURO DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA BRASILEIRA

O SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC participaram, em 8 de outubro, do Painel IRIS, que reuniu autoridades e especialistas para discutir o Projeto de Lei nº 733/2025, proposta que institui o novo marco legal do setor portuário brasileiro. O evento contou com a presença de representantes do governo, da iniciativa privada e de entidades do setor, abordando os impactos regulatórios, jurídicos e econômicos das mudanças propostas.

Entre os debatedores estavam Alex Ávila, secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério de Portos e Aeroportos; Alber de Vasconcelos, diretor da ANTAQ; Mario Povia, diretor executivo do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI) e ex-diretor geral da ANTAQ; Gabriel Jacques, do departamento Jurídico e de Compliance da Santos Brasil; e o deputado federal Murilo Galdino. A moderação foi feita por Mateus Szwarcwing, diretor geral do IRIS.

Durante o debate, foram destacados temas como a modernização do setor portuário, a desburocratização dos processos regulatórios, os novos modelos de contratação de trabalhadores portuários e os desafios de garantir segurança jurídica e estabilidade regulatória para o desenvolvimento da infraestrutura portuária no país.

O SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC estão atentos à tramitação do PL nº 733/2025 e às discussões sobre o novo marco portuário, atuando de forma propositiva e colaborativa junto aos órgãos públicos e entidades representativas.

Sobre o IRIS

O Instituto de Regulação, Inovação e Sustentabilidade (IRIS) é uma associação sem fins lucrativos que atua estrategicamente no monitoramento e aperfeiçoamento de normas regulatórias, na análise de impactos regulatórios, na mediação de conflitos e no apoio à formulação de políticas públicas. Sua missão é contribuir para uma regulação mais eficaz, transparente e moderna.

Em síntese, o IRIS é uma ponte técnica entre reguladores, setor privado e sociedade, fomentando inovações regulatórias que conciliem eficiência econômica, sustentabilidade e proteção de interesse público.





THOMAS SIM É O NOVO PRESIDENTE DA FIATA

A Federação Internacional de Associações de Agentes de Carga (FIATA) elegeu, em 10 de outubro, sua nova diretoria global durante a Assembleia Geral realizada em Hanói, no Vietnã. Com mais de 40 mil empresas de logística filiadas em 150 países, a entidade contou com participação ativa do Brasil no processo eleitoral, representado pela ACTC, por meio de Luiz Ramos (presidente) e Wilson Braun (vice-presidente).

O cargo de presidente da FIATA foi assumido por Thomas Sim, da Singapore Logistics Association (SLA), de Singapura, sucedendo Turgut Erkeskin, da Turquia. A nova diretoria foi composta por líderes de diferentes regiões do mundo.

Discurso de Wilson Braun

Durante a cerimônia, Wilson Braun fez uso da palavra para destacar algumas das principais conquistas recentes da ACTC e do SINDICOMIS NACIONAL, como os acordos da ANTAQ que trouxeram mais equilíbrio à regulamentação das cobranças de demurrage. Em sua fala, também reforçou o compromisso das entidades com o fortalecimento do setor logístico e do transporte internacional.

As iniciativas apresentadas foram recebidas com entusiasmo pela FIATA, que ressaltou a importância desse tipo de engajamento e contribuição por parte de seus membros, reconhecendo o protagonismo brasileiro na busca por avanços regulatórios e institucionais no cenário global da logística.

Uma mulher no comando

Pela primeira vez na história da FIATA, uma mulher passa a integrar o alto escalão da presidência, sinalizando um avanço importante na busca pela equidade de gênero no setor. Nadia Abdul Aziz, da Associação Nacional de Frete e Logística (NAFL), dos Emirados Árabes Unidos, assume uma das vice-presidências.

Compromisso com a inovação e sustentabilidade

Em seu discurso de posse, o novo presidente, Thomas Sim, destacou a importância da colaboração e do espírito de unidade entre os membros da FIATA: “Como presidente,

prometo servir com humildade, transparência e dedicação. Serei uma ponte entre culturas, setores e gerações, garantindo que a entidade permaneça indispensável na construção do futuro da logística e do comércio global. Nossa verdadeira força reside na unidade e na colaboração de milhares de membros em todos os continentes”.

Sobre a FIATA

Fundada em 1926 e atualmente sediada em Genebra (Suíça), a FIATA é reconhecida mundialmente como a “voz global da logística de carga”. Trata-se de uma organização não governamental, sem filiação partidária, que reúne associações nacionais, membros individuais e empresas do setor em cerca de 150 países, representando aproximadamente 40 mil empresas de agenciamento de carga e logística.

A FIATA atua em diversos eixos estratégicos, entre eles a harmonização de padrões internacionais, o desenvolvimento e promoção de conhecimento técnico, a defesa de políticas públicas que favoreçam o comércio global eficiente e sustentável, e a padronização de documentos logísticos — como o FIATA Bill of Lading, referência para operações multimodais em todo o mundo.

A entidade também possui status consultivo junto a organismos internacionais, como o Conselho Econômico e Social das Nações Unidas (ECOSOC), a UNCTAD e a UNCITRAL, contribuindo diretamente na formulação de normas e boas práticas para o setor logístico. Sua missão inclui apoiar a qualificação profissional, incentivar a digitalização, promover a sustentabilidade e fortalecer a cooperação internacional, posicionando-se como interlocutora central nos principais fóruns de comércio e transporte.



DIRETORIA DO SINDICOMIS NACIONAL/ACTC DEBATE GESTÃO, AVANÇOS REGULATÓRIOS E EDUCAÇÃO CORPORATIVA



Os diretores executivos do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC se reuniram neste 29 de outubro, das 11h às 14h, para discutir temas envolvendo a gestão das entidades e assuntos relevantes para os representados. Entre os tópicos debatidos, esteve em destaque a elaboração de uma sugestão de resposta às contrapropostas apresentadas pelos representantes laborais nas negociações da Convenção Coletiva de Trabalho 2025-2026. A proposta foi apresentada formalmente na assembleia realizada no mesmo dia, às 15h.

Participaram do encontro, além do presidente Luiz Ramos, o vice-presidente Wilson Braun; Liliane Paula Rogério, primeira diretora-secretária; João Galvão Minnicelli, primeiro diretor-tesoureiro; Adilson Nóbrega, diretor suplente; Regynaldo Molica, segundo diretor-tesoureiro; e os conselheiros fiscais efetivos Rodrigo Herrera e Nelson Yamamoto.

A reunião teve início com a apresentação de Levi Souza, CEO e fundador da QPartner, sobre os avanços do projeto da Universidade Corporativa SINDICOMIS NACIONAL (UCSN). Ele detalhou o lançamento do Programa Executivo de Vendas B2B – Comércio Exterior & Logística, voltado tanto para profissionais que buscam crescimento ou transição para a área comercial quanto para jovens talentos interessados em uma carreira de vendas B2B no setor de comércio exterior.

Empresas que desejam capacitar suas equipes comerciais também poderão se beneficiar do programa, cuja primeira turma inicia em 24 de novembro, marcando o início das atividades da UCSN. Levi explicou a estrutura curricular, a metodologia de ensino e o perfil dos docentes que integrarão o programa inaugural.

Em seguida, foram apresentados os resultados das arrecadações, o ingresso de novos associados e informações sobre consultas feitas à ANTAQ em decorrência dos recentes acordos envolvendo a sobrestadia. Outro ponto discutido foi a suspensão de cerca de 7.500 registros sindicais, entre outros temas.

O vice-presidente Wilson Braun compartilhou suas impressões sobre o Congresso Mundial da FIATA, realizado de 6 a 10 de outubro em Hanói, Vietnã, evento do qual ele e o presidente Luiz Ramos participaram. Braun ressaltou o fortalecimento da relação da ACTC com a alta cúpula da FIATA, especialmente com a Regional das Américas, e o impacto positivo da apresentação dos avanços regulatórios do Brasil no combate às cobranças abusivas de sobrestadia. Segundo Braun, o interesse gerado foi significativo, inclusive entre os representantes norte-americanos: “O impacto desta informação que levamos foi muito maior do que imaginávamos”.



ASSEMBLEIA ANALISA CONTRAPROPOSTA DOS LABORAIS

Em 29 de outubro, o SINDICOMIS NACIONAL promoveu a segunda etapa de sua Assembleia Geral Extraordinária (AGE), iniciada em 31 de julho, para discutir as contrapropostas da Federação dos Empregados de Agentes Autônomos do Comércio do Estado de São Paulo (FEAAC), sindicatos filiados e demais entidades profissionais do setor em São Paulo, incluindo o Sindicato dos Empregados de Agentes Autônomos do Comércio e Empresas de Assessoramento, Perícias, Informações e Pesquisas e de Empresas de Serviços Contábeis (EAA).

A AGE-Continuação foi realizada em formato híbrido, reunindo participantes presencialmente no auditório do SINDICOMIS NACIONAL, na capital paulista, e também de forma online. A mesa diretora apresentou a sugestão da Diretoria Executiva sobre as contrapropostas recebida pelos representantes dos laborais.

Ficou definido um prazo de cinco dias para que os presentes analisem as propostas e enviem suas manifestações ao sindicato patronal. Após o recebimento dessas posições, o SINDICOMIS NACIONAL encaminhará a resposta final aos sindicatos laborais.

Com isso, a Assembleia Geral Extraordinária referente à Convenção Coletiva de Trabalho 2025-2026 permanece aberta até a conclusão das negociações.





NOVAS REGULAMENTAÇÕES SOBRE DEMURRAGE NO BRASIL SÃO DESTACADAS EM EVENTO MUNDIAL DA FIATA

Durante o Congresso Mundial da Federação Internacional de Associações de Agentes de Carga (FIATA), realizado entre 6 e 10 de outubro em Hanói, no Vietnã, os recentes acordos da ANTAQ — frutos de uma atuação contínua e estratégica do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC junto à agência — ganharam destaque.

Reconhecida como única representante oficial da FIATA no Brasil, a ACTC participou do evento com seu presidente, Luiz Ramos, e o vice-presidente, Wilson Braun. Ambos integraram o colégio eleitoral responsável pela escolha de Thomas Sim como novo presidente global da federação.

Destaque para avanços regulatórios brasileiros

Durante a mesa-redonda dos delegados da FIATA RAMs, que reuniu associações das Américas para compartilhar experiências e conquistas recentes, Luiz Ramos apresentou aos participantes os avanços regulatórios obtidos pela ACTC e pelo SINDICOMIS NACIONAL perante a ANTAQ. Ramos destacou o impacto direto dessas medidas na proteção jurídica das empresas representadas, especialmente ao isentar os *freight forwarders* da cobrança solidária de demurrage, o que resultou em significativa redução de custos e riscos financeiros para o setor.

A relevância do tema gerou grande interesse entre os presentes, levando Ramos a entregar a Leticia Cherini, representante da área de comércio internacional e direito da FIATA, um dispositivo com informações detalhadas sobre os acordos, para compartilhamento entre as associações filiadas.

Já em seu discurso, Wilson Braun ressaltou os avanços dos dois acordos da ANTAQ e a introdução do e-FBL com seguro incluso — uma inovação desenvolvida após anos de aprimoramento. Segundo ele, a adoção do documento eletrônico foi amplamente reconhecida pelo setor, que o vê como uma ferramenta essencial para padronizar e facilitar o transporte internacional de cargas, garantindo transparência, reconhecimento global e maior confiabilidade nas transações logísticas.

Debates globais e inovação no setor logístico

O congresso também abordou temas estratégicos para o



futuro da logística, como as atividades da AFI (Instituição do Transporte Aéreo), o impacto da inteligência artificial no aprendizado e na educação, as iniciativas do Conselho Consultivo sobre Questões Jurídicas (ABLM), tendências e desafios diante do novo realinhamento do comércio global, além de discussões sobre o aprimoramento das vias navegáveis domésticas e o desenvolvimento do transporte ferroviário sustentável nas cadeias de suprimentos.

ANTAQ REFORÇA PROTEÇÃO CONTRA ABUSOS NA COBRANÇA DE DEMURRAGE

Uma recente decisão da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) evitou cobranças indevidas da ordem de R\$ 17 milhões relativas à sobrestadia de contêineres (detention/demurrage), reforçando práticas regulatórias que vinham sendo defendidas pelo SINDICOMIS NACIONAL e pela ACTC desde o início das tratativas junto a este órgão governamental.

Em setembro, a ANTAQ realizou 60 audiências conciliatórias entre usuários e armadores, obtendo acordo em 49 delas (ou seja, uma efetividade de cerca de 81%). A iniciativa visa tornar mais célere a resolução de litígios e reduzir práticas abusivas no setor.

A atuação coordenada da Agência está alinhada com as demandas do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC – como a mediação obrigatória, a revisão tarifária e a responsabilização por negativa de agendamento de devolução de contêineres – e representa uma vitória institucional para os agentes transitários.

A decisão reforça um ambiente regulatório mais equilibrado para importadores, exportadores e prestadores de serviços logísticos. “Manteremos acompanhamento próximo dos desdobramentos e daremos suporte aos nossos representados nos encaminhamentos junto à ANTAQ”, pontua Luiz Ramos, presidente das entidades.



COMUNICADO: IMPORTANTE DECISÃO DO STF SOBRE SSE/THC2

Diante da recente decisão monocrática do ministro Dias Toffoli, do Supremo Tribunal Federal (STF), no Mandado de Segurança nº 40.087, que suspende os efeitos de acórdão do Tribunal de Contas da União (TCU) contrário à cobrança da SSE/THC2 por operadores portuários, o SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC vêm a público esclarecer o real impacto deste entendimento para os usuários e para os agentes intermediários do setor logístico.

Afinal, o que foi decidido pelo STF?

A decisão do STF permite o restabelecimento provisório da cobrança da SSE/THC2 até o julgamento definitivo da ação. O fundamento central é a autonomia dos operadores portuários em firmar contratos e acordos comercialmente válidos, sem a interferência direta do TCU.

Impacto prático para os usuários

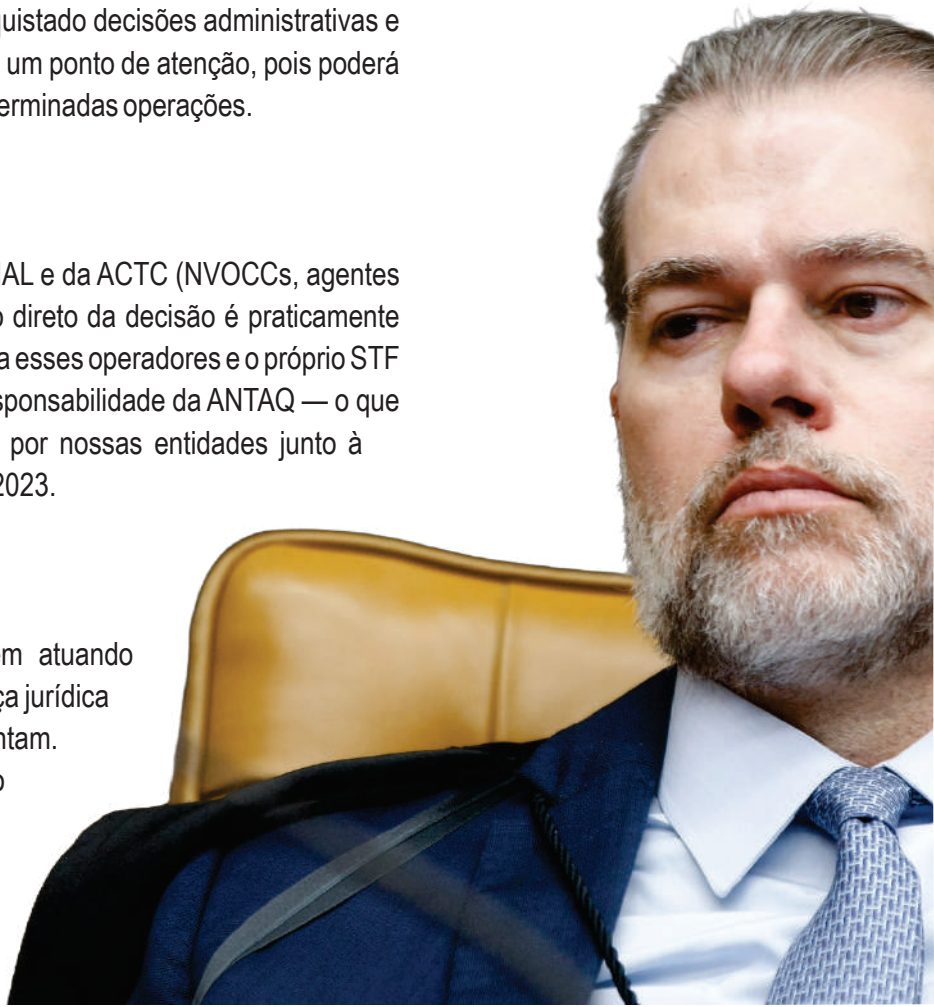
Na prática, isso pode significar a volta da cobrança da SSE/THC2 diretamente aos importadores e exportadores, que já haviam conquistado decisões administrativas e judiciais contrárias à prática. Portanto, trata-se de um ponto de atenção, pois poderá representar acréscimo de custos logísticos em determinadas operações.

E quanto aos agentes intermediários?

Para os representados do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC (NVOCCs, agentes de carga e comissárias de despacho), o impacto direto da decisão é praticamente nulo. A cobrança da SSE/THC2 não é direcionada a esses operadores e o próprio STF reforça que a regulação da matéria segue sob responsabilidade da ANTAQ — o que fortalece, inclusive, as recentes vitórias obtidas por nossas entidades junto à Agência, como os Acórdãos nº 521/2025 e nº 682/2023.

Nosso compromisso permanece

O SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC seguem atuando firmemente para garantir previsibilidade, segurança jurídica e respeito aos direitos das empresas que representam. Reafirmamos que seguimos em diálogo institucional com a ANTAQ, com o TCU e com o Poder Judiciário sempre que necessário para evitar retrocessos regulatórios e abusos comerciais.



ADEQUAÇÕES À NOVA LEI DA LICENÇA-MATERNIDADE E SALÁRIO-MATERNIDADE



O SINDICOMIS NACIONAL, entidade sindical de primeiro grau e representante legítima do setor de comissárias de despachos, agentes transitários, intermediários de carga, operadores logísticos e empresas de comércio internacional, vem por meio desta orientar todas as empresas associadas e representadas a nível nacional sobre as recentes alterações introduzidas pela Lei nº 15.222/2025, que modificou o artigo 392 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e o artigo 71 da Lei nº 8.213/91, impactando diretamente as relações trabalhistas no tocante à licença-maternidade e ao salário-maternidade.

O que muda com a nova legislação?

A nova Lei nº 15.222/2025 estabelece que:

- Em caso de internação hospitalar da mãe ou do recém-nascido superior a 14 dias, em decorrência de complicações relacionadas ao parto, a licença-maternidade poderá se estender em até 120 dias após a alta hospitalar, descontando-se o tempo de repouso pré-parto.
- O salário-maternidade será igualmente prorrogado, cobrindo todo o período de internação e os 120 dias subsequentes à alta hospitalar.
- O período em que houver internação não será computado dentro dos 120 dias de licença, garantindo à trabalhadora o pleno tempo de convivência e recuperação com o bebê.

Isso corrige uma distorção histórica, assegurando às mães e aos filhos o direito ao convívio familiar após períodos médicos delicados, reforçando a proteção social e a dignidade da maternidade.

Orientação às empresas representadas

Diante do novo cenário jurídico, as empresas representadas pelo SINDICOMIS NACIONAL devem adotar imediatamente as seguintes medidas:

- Atualizar as políticas internas e os regulamentos de recursos humanos, adequando as regras de afastamento e retorno ao trabalho conforme as disposições da nova legislação.
- Revisar as rotinas de registro e comunicação ao eSocial, i assegurando o correto lançamento da prorrogação de licenças nos casos em que houver comprovação de internação hospitalar prolongada.
- Garantir a continuidade de todos os benefícios convencionais, tais como: reembolso-creche; assistência médica e telemedicina; vale-refeição e vale-alimentação e benefícios previstos em convenções ou acordos coletivos vigentes.
- Orientar os setores de RH, contabilidade e jurídico quanto à aplicação imediata da nova norma, prevenindo interpretações restritivas ou equivocadas.
- Aguardar a publicação do Termo Aditivo Nacional à Convenção Coletiva de Trabalho 2024/2025, que está sendo finalizado pelo SINDICOMIS NACIONAL, com o objetivo de formalizar a adequação das cláusulas coletivas à nova realidade legal.

Importância da adequação imediata

O cumprimento rigoroso da nova Lei nº 15.222/2025 assegura a conformidade das empresas com a legislação trabalhista vigente, fortalece boas práticas de gestão e responsabilidade social e garante segurança jurídica. Além de prevenir questionamentos futuros, essa postura contribui para a consolidação de uma imagem institucional sólida perante os órgãos fiscalizadores e a sociedade.

Com a atualização e imediata adequação às novas regras, as empresas pertencentes às categorias econômicas representadas e defendidas pelo SINDICOMIS NACIONAL não apenas cumprem seu dever legal, mas também reafirmam seu compromisso contínuo com a proteção social, a conformidade jurídica, o equilíbrio nas relações de trabalho e a valorização da maternidade e da família — pilares essenciais de uma sociedade justa e de um ambiente empresarial sustentável.

Apoio e orientação

O Departamento Jurídico do SINDICOMIS NACIONAL está à disposição das empresas representadas para esclarecer dúvidas e prestar as orientações necessárias sobre a aplicação da nova norma e seus reflexos nas relações de trabalho.

CÂMARA AVANÇA EM ADESÃO AO SISTEMA TIR E ABRE CAMINHO PARA INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA GLOBAL



A tramitação do Projeto de Decreto Legislativo (PDL) nº 655/2025, que aprova a adesão do Brasil à Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR), marca um passo histórico rumo à integração logística internacional. A proposta já avança na Câmara dos Deputados.

“Estamos acompanhando de perto o processo legislativo e defendemos uma implementação técnica, gradual e justa, que assegure competitividade e proteção aos operadores brasileiros”, explica o presidente do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC, Luiz Ramos.

O que é a Convenção TIR

Celebrada sob os auspícios da Organização das Nações Unidas (ONU) em 1975 e atualmente em vigor em mais de 70 países, a Convenção TIR estabelece um sistema internacional padronizado de trânsito aduaneiro. Por meio das chamadas Cadernetas TIR, selos únicos reconhecidos entre países signatários, o regime visa reduzir burocracias, custos e prazos no transporte internacional de cargas.

Com a adesão, o Brasil se integraria a esse sistema global, com impactos diretos na competitividade logística, especialmente nas rotas terrestres do Mercosul e da América do Sul.



Adesão sim, mas com responsabilidade técnica

O SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC têm participado ativamente das discussões técnicas, apresentando propostas para garantir que a implementação do regime proteja os interesses dos operadores brasileiros, assegure prazos adequados de adaptação e promova apoio técnico e financeiro às empresas do setor.

“A adesão à Convenção TIR é positiva e necessária, mas deve ser acompanhada de um plano nacional sólido de execução, com participação efetiva das entidades representativas. É isso que estamos defendendo junto ao Congresso Nacional e à Receita Federal”, afirma Ramos.

Para proteger e maximizar os interesses dos associados, as entidades entendem ser essencial buscar inclusão e esclarecimento no texto do projeto em relação aos seguintes pontos:

1. **Prazos de adaptação escalonados:** permitir que os operadores adaptem gradualmente veículos, contêineres e processos, com prazos razoáveis antes da obrigatoriedade plena.
2. **Apoio ou subsídios técnicos e financeiros:** criar incentivos (subsídios, linhas de crédito, assistência técnica) para que empresas de menor porte consigam se adequar às exigências do regime.
3. **Limitação proporcional das garantias exigidas:** estabelecer que o valor das garantias ou cauções seja proporcional ao risco estimado da operação, com faixas progressivas que favoreçam operadores menores.
4. **Regulamentações complementares claras e estáveis:** garantir que as normas complementares (aduaneyras e de fiscalização) sejam transparentes, estáveis e com períodos de transição adequados, permitindo planejamento empresarial.
5. **Cláusulas de defesa e processo administrativo justo:** assegurar prazos de correção, direito à ampla defesa e mecanismos educativos antes de sanções severas, com regime de advertência para infrações leves.
6. **Transparência e governança no sistema de emissão de Cadernetas TIR:** definir critérios claros e auditáveis para escolha das entidades garantidoras e emissoras, assegurando concorrência leal, regulação justa e supervisão institucional.
7. **Mecanismos de monitoramento e avaliação pós-adesão:** prever avaliações periódicas de impacto operacional e econômico, identificando gargalos fronteiriços e permitindo ajustes de política se os

resultados não forem satisfatórios.

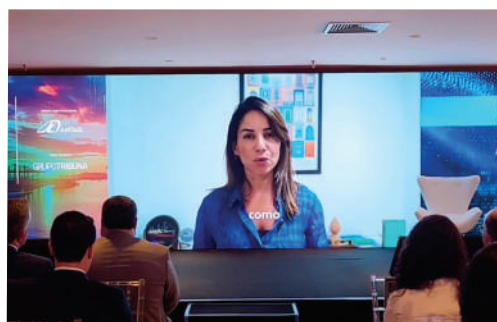
8. **Cláusula de reversão ou saída em caso de disfunções graves:** incluir previsão legal para suspensão ou revisão do regime em situações de disfunção grave, sem penalizar operadores de boa-fé.
9. **Harmonização com regimes aduaneyros já existentes:** evitar conflitos com tratados e regimes especiais (Mercosul, acordos bilaterais, regimes de trânsito regional), garantindo compatibilidade operacional.
10. **Capacitação e suporte institucional:** promover programas de capacitação, manuais técnicos e sistemas de teste, com apoio da Receita Federal e órgãos de fronteira, antes da implementação plena.

Próximos passos

O SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC manterão seus associados e representados informados sobre cada etapa da tramitação do projeto e os próximos passos



SINDICOMIS NACIONAL E ACTC ACOMPANHARAM O SUMMIT 2025 DA ANTAQ



O SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC acompanharam, em 16 de outubro, a realização do Summit ANTAQ 2025, um dos principais fóruns do setor portuário e aquaviário do país. O evento reuniu representantes do segmento para discutir as atuais diretrizes regulatórias da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e os desafios do transporte aquaviário no Brasil.

Durante a abertura, o diretor-geral da ANTAQ, Frederico Dias, destacou que o setor aquaviário se restabeleceu com rapidez após a pandemia, atingindo recordes históricos de movimentação de cargas nos últimos anos. Segundo ele, essa evolução reflete “uma maturidade institucional visível nas últimas décadas”.

Ele apontou três pilares fundamentais para o fortalecimento do setor: estabilidade regulatória, segurança jurídica e consensualidade. “Dentro desses pontos, é essencial garantir transparência, previsibilidade e higidez no processo decisório da Agência”, afirmou.

Sobrestadia e o papel do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC

Entre os temas em destaque, esteve a discussão sobre os

sobrestadia de contêineres nos portos brasileiros.

A diretora Flávia Takafashi, relatora do processo, destacou que a decisão consolidou o papel da Agência na busca por harmonização e consenso entre as partes envolvidas. “Não questionamos a denúncia em si, mas avaliamos quando há abusividade na cobrança”, afirmou.

Esses acordos são resultado direto da atuação do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC, que, ao longo dos últimos anos, pressionou a ANTAQ e contribuiu com estudos e propostas de regulamentação para coibir práticas abusivas por parte dos armadores.

Em setembro, Flávia Takafashi participou de um debate no auditório do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC, justamente para discutir com a categoria os detalhes desses acordos.

O superintendente Alexandre Florambel, por sua vez, destacou que a medida é uma ferramenta importante para reduzir a judicialização e garantir que as cobranças ocorram apenas nos casos devidos. Já a gerente Flávia Pontilhão explicou que, após o aumento das denúncias, a ANTAQ elaborou um diagnóstico conjunto com suas unidades regionais, o que possibilitou a construção técnica da decisão atual.

CONSULTORIA

A empresa beneficiária do regime de Drawback Suspensão teve alguns atos concessórios regularizados por meio de nacionalização total. Mesmo tendo efetuado a regularização dentro do prazo, a empresa fica impedida de solicitar um novo ato?

De acordo com o art. 18 da Portaria Secex nº 44/2020, com redação dada pela Portaria Secex nº 384/2025, o regime de drawback suspensão deixará de ser concedido à beneficiária que, tendo mais de um ato concessório encerrado nos dois anos anteriores à data do novo pedido, não tenha vinculado a nenhum deles qualquer exportação apta a comprovar o cumprimento dos respectivos compromissos de exportação.

Ou seja, caso a empresa possua dois ou mais atos concessórios com inadimplemento total ou regularizados por meio de nacionalização total, ficará impedida, por dois anos, contados da data de encerramento dos respectivos atos, de ter nova solicitação de ato concessório de drawback suspensão analisada.

Um cliente irá importar temporariamente um equipamento com suspensão total dos tributos, para fins de testes. Após a realização desses testes, o exportador pretende vender o equipamento a outra empresa no Brasil. Diante disso, é possível que a admissão temporária realizada por uma empresa seja nacionalizada por outra empresa?

Informamos que o § 3º do art. 47 da Instrução Normativa RFB nº 1.600/2015 estabelece que os bens admitidos temporariamente poderão ser nacionalizados por terceiros, a quem caberá promover o despacho para consumo.

Nessa hipótese, conforme orientação da Receita Federal, a fatura comercial emitida pelo exportador deverá estar em nome do terceiro interessado na nacionalização.

O eBL (conhecimento de embarque eletrônico) pode realmente substituir o envio do BL físico? Essa substituição possui validade legal perante a Receita Federal?

Informamos que, até a presente data, a Receita Federal ainda não aderiu à substituição do conhecimento de

embarque físico pelo documento eletrônico (eBL), permanecendo a exigência de apresentação do documento físico nos processos aduaneiros, conforme previsto no art. 18, inciso I, da Instrução Normativa RFB nº 680/2006.

Temos alguns clientes que importam produtos classificados no Capítulo 5402. Fomos informados de que, a partir do início de outubro/2025, esses produtos passarão a exigir LI pré-embarque. Favor nos informar se essa exigência será realmente aplicada?

Até a presente data, não há divulgação de Notícia Siscomex ou normativo(s), informando que os produtos em questão estariam sujeitos a LI não automática a partir de outubro/2025. Para tanto, o importador deverá sempre consultar a Tabela de Tratamento Administrativo do Siscomex para confirmar a necessidade de licenciamento.

Vale lembrar que, de acordo com as disposições da Portaria Secex nº 249//2023, a relação de bens ou operações sujeitas a licenciamento de importação no Siscomex (tipo de licença: Automática ou Não Automática) será divulgada no endereço eletrônico: siscomex.gov.br

A empresa habilitada na modalidade limitada do Radar consegue consultar o saldo disponível?

Sim. No Portal Único Siscomex, módulo Importação, na opção "Informações Gerais", localizada na aba "Visão Integrada", é possível acessar um resumo das operações de importação e exportação vinculadas aos importadores ou exportadores pelos quais o usuário possui responsabilidade ou representação legal. Esse resumo apresenta a quantidade de declarações registradas, bem como os respectivos valores das operações, expressos em dólares americanos (US\$).

