

**PROPOSTAS  
GOVERNO ESTADUAL  
2023-2026**

**COMÉRCIO EXTERIOR E  
LOGÍSTICA INTERNACIONAL**

**Organização: SINDASP**





## **Diretrizes para Plano Estadual de Facilitação de Comércio Exterior**

### **Introdução**

Amplamente mencionado por organismos internacionais, como o Banco Mundial, a integração internacional de uma região traz benefícios econômicos, além de impulsionar o desenvolvimento humano, ao incentivar a modernização e a inovação para buscar maior competitividade internacional. O comércio exterior é uma maneira, então, de impulsionar o desenvolvimento econômico de regiões ao redor do mundo.

O Estado de São Paulo, que apresenta o maior Produto Interno Bruto de uma Unidade Federativa, possui o maior parque industrial importador e exportador, bem como é o Estado que mais realiza transações internacionais de serviços. Em São Paulo, estão localizados o maior porto organizado e dois dos maiores aeroportos internacionais da América Latina.

A força do comércio exterior é representada através de números: em 2021, o PIB paulista foi de US\$600 bilhões, segundo dados da Casa Civil; a corrente de comércio paulista totalizou US\$121 bilhões, segundo dados da ComexStat. Vale ressaltar que esse último número não computa dados relacionados a feiras e eventos internacionais, que também movimentam fortemente a economia do Estado de São Paulo.

Apesar da importância demonstrada em estatísticas, a comunidade de comércio exterior e de logística internacional não tem recebido a devida atenção por parte das autoridades paulistas. Apenas em termos de comparação, o Governo Federal tem buscado implementar, na última década, o Acordo de Facilitação do Comércio (AFC), com destaque o megaprojeto Portal Único, que prevê maior competitividade ao Setor Privado através de mudanças legislativas e tecnológicas. Um plano ou projeto não foi observado até o momento para a Unidade Federativa com maior potencial econômico.

Nesse sentido, o presente plano busca abordar alguns temas, como tecnologia, infraestrutura logística, cooperação Setor Público-Setor Privado e educação e pesquisa:

- A tecnologia desempenha papel crucial na racionalização da mão-de-obra e no aumento da eficiência e da eficácia da fiscalização, o que permite, por sua vez, a melhoria do ambiente de negócios para as empresas que buscam cumprir com a legislação. Nesse sentido, a modernização dos sistemas da SEFAZ-SP, a estruturação de projetos inovadores e a integração efetiva da SEFAZ-SP ao Portal Único são essenciais para o presente plano ser bem-sucedido.
- Não apenas os sistemas desse órgão estadual estão indicados nesse plano. Ao longo de 2021, o Brasil recebeu aportes financeiros do Reino Unido para o desenvolvimento de padrão interoperacional para o Sistema de Comunidade

Portuária (*Port Community System, PCS*). Entretanto, apenas cerca de 25% desse projeto, no que tange ao principal porto do Brasil, foi executado. De modo complementar, o presente plano traz proposta para o início do *Airport Community System*, sistema implementado com sucesso em alguns países do mundo.

- Apesar do Estado de São Paulo possuir as melhores rodovias do Brasil, percebem-se oportunidades para alavancar o crescimento da movimentação de cargas: os aeroportos estaduais possuem baixa integração ao comércio exterior; as ferrovias são pouco utilizadas para o transporte de cargas; e existem oportunidades de melhorias para o Porto de Santos, exigindo uma coordenação Governo Estadual-Governo Federal.
- A cooperação Setor Privado-Setor Público na melhoria do ambiente de negócios para o comércio exterior é incentivado pela Organização Mundial das Aduanas (OMA). Considerando a comunidade empresarial e os profissionais especializados que trabalham no Estado de São Paulo, essa cooperação para melhoria das bases normativas, na estruturação de possíveis regimes especiais e no desenvolvimento de sistemas tem potencial para ser bem-sucedida.
- O Estado de São Paulo possui a maior agência estadual de fomento de pesquisa e, não por coincidência, possui três das dez melhores universidades públicas. Uma das maneiras de manter o desenvolvimento econômico a longo prazo é o investimento em educação e pesquisa aplicada. Logística internacional e comércio exterior são duas áreas que apresentam desafios reais a serem resolvidos pela Academia.

Com base nessas diretrizes, 8 (oito) temas e as respectivas propostas são apresentadas neste documento, elaborado pelo Sindicato dos Despachantes do Estado de São Paulo.

## **Comitê Paulista de Fomento ao Comércio Exterior**

### *Objetivo*

A nível nacional, notam-se dois importantes comitês relacionados ao comércio exterior com a participação da sociedade civil: o primeiro deles é o Conselho Consultivo da Câmara de Comércio Exterior (CAMEX), estabelecido pela Resolução GECEx 124/20; o segundo é o Subcomitê de Cooperação do Comitê Nacional de Facilitação do Comércio, estabelecido no âmbito do Comitê Nacional de Facilitação do Comércio (CONFAC). A nível internacional, apenas para destacar um grupo, observa-se o *Private Sector Consultative Group* (PSCG) da Organização Mundial das Aduanas (OMA).

Considerando essas observações, o objetivo é o estabelecimento de um Conselho Estadual com diretrizes bem estabelecidas e plano de trabalho voltado ao fortalecimento do comércio exterior paulista, com a participação da sociedade civil. Destaca-se que o Acordo de Facilitação de Comércio, da Organização Mundial do Comércio, incentiva a interação do Setor Privado e do Setor Público.

### *Proposta*

O Conselho deve estar voltado ao desenvolvimento do comércio exterior paulista, em frentes relacionadas à divulgação de informação, à ampliação do uso de tecnologia, à integração regional, à simplificação de normas e à integração de pesquisa e comércio exterior, ou seja, de um modo geral, estará focado em facilitação e modernização do comércio baseado em diretrizes de organismos internacionais, como OMC, OMA e OCDE. Além disso, o Conselho deve:

- Estar ligado à Casa Civil do Estado de São Paulo, com membros permanentes das seguintes Secretarias: Desenvolvimento Econômico; Fazenda e Planejamento; Logística e Transportes; Relações Internacionais.
  - Convites devem ser estendidos aos órgãos intervenientes federais, com destaque aos membros permanentes do CONFAC.
- À semelhança dos moldes da Resolução GECEx 124/20, convidar membros da sociedade civil, entidades e empresas atuantes no comércio exterior paulista, para compor o Conselho, com mandato rotativo de 2 (dois) anos.
- Instituir diretrizes para esse Conselho, como transparência, publicidade e integração estratégica de projetos e de fóruns, tanto de nível internacional quanto mais local, como exemplos os Comitês Locais de Facilitação de Comércio (COLFACs) do Estado de São Paulo.
- Estabelecimento de Subcomitê de Trabalho. As sugestões iniciais são: Cooperação de Procedimentos para Facilitação; Educação e Pesquisa em

Comércio Exterior; Incentivos à exportação (exemplo, ampliação do DesenvolveSP); Polos regionais de exportação (com a participação de representantes dos principais polos regionais).

- Estabelecer Plano de Trabalho bienal, no qual conste os projetos que serão abordados no determinado período. Cada projeto deverá estar vinculado a um Subcomitê de Trabalho.
- Realizar reuniões periódicas, sendo 4 (quatro) o mínimo de encontros anuais desse Conselho Estadual.

## **Representação em Fóruns Técnico-Operacionais**

### *Objetivo*

Atualmente, existem alguns fóruns técnico-operacionais que estão em funcionamento no Estado de São Paulo, como os COLFACs, mencionados anteriormente, e o Comitê de Clientes, liderado pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. Conforme definição, os fóruns têm como objetivo a coleta, a discussão e a proposição de soluções para melhorar a fluidez dos processos de comércio exterior, tanto exportação quanto na importação.

O objetivo é a ativa participação do Governo do Estado de São Paulo, através das Secretarias, nesses fóruns técnico-operacionais com o fim de formular políticas públicas voltadas ao comércio exterior paulista.

### *Proposta*

Para a participação desses fóruns técnico-operacionais, tanto nacionais quanto internacionais, sugere-se:

- Definição de Grupo de Trabalho Permanente, através de publicação de Portaria, com membros das Secretarias de Desenvolvimento Econômico, de Fazenda e Planejamento, de Logística e Transportes e de Relações Internacionais.
- No Grupo de Trabalho Permanente, estabelecer diretrizes de trabalho para a participação dos fóruns técnico-operacionais, definindo responsabilidades claras a partir das características dos projetos discutidos em tais fóruns.
- Definição de framework de trabalho: comunicação interna; publicação de informações; rotinas de internalização de informações captadas e trabalhadas para embasar políticas públicas; e procedimentos para engajamento da sociedade civil na formulação da política pública proposta.

## **Educação e Pesquisa**

### *Objetivo*

A educação desempenha um papel essencial em qualquer ecossistema próspero, independente de qual ambiente seja realizada a análise. Por essa razão, a presente proposta tem como objetivo propor diretrizes e ações estratégicas que venham a proporcionar o aumento da qualidade da educação e da pesquisa em comércio exterior e logística para todo o Estado de São Paulo.

### *Proposta*

Inspirado em Frameworks Internacionais de Colaboração Governo – Academia – Setor Privado para a inovação, todas as ações estratégicas propostas abaixo estariam sob responsabilidade do Comitê Paulista de Fomento ao Comércio Exterior. A partir de diretrizes e macro oportunidades estabelecidas por tal Comitê, a presente proposta está dividida em algumas frentes:

- Estruturação de um Subcomitê Estratégico de Pesquisa para estudos na área de Comércio Exterior e Logística. O Subcomitê deverá reunir Professores e Pesquisadores de Universidades com tradição em pesquisa, como as três universidades públicas paulistas, e Entidades interessadas em colaborar, além dos próprios órgãos intervenientes, nacionais e estaduais.
  - A partir desse Comitê, surgirão as “Câmaras Técnicas”, as “guardiães” dos projetos de pesquisa. A sugestão é que o Subcomitê seja liderado por um(a) representante que tenha afinidade com a pesquisa e conte com um número máximo de membros, mais convidados. Nenhum membro deverá ser remunerado pelas atividades.
- Estruturação de um Subcomitê de Educação em Comércio Exterior e Logística, o qual estará responsável por: identificar tópicos a serem mais bem explorados pelas instituições de ensino paulistas; propor planos de ações para a colaboração de entidades e empresas com as instituições de ensino para difusão do conhecimento; alinhar os planos de ação com a Secretaria de Educação e a FAPESP. A estrutura desse Subcomitê deverá ser semelhante ao outro Subcomitê, com o destaque que representantes da Secretaria de Educação e a FAPESP devem ser membros permanentes.
- Propor, junto à FAPESP, linhas de pesquisas aplicadas que possam beneficiar o desenvolvimento do Setor Privado, tais como: rastreabilidade nacional e internacional de cargas; plataformas de comunicação entre os elos privados; classificação fiscal inteligente; entre outros. As propostas deverão estar apoiadas nos trabalhos dos dois Subcomitês sugeridos.

## **Investimentos em infraestrutura logística**

### *Objetivo*

Estudos empíricos, como o de Calderón e Servén (2004) do Banco Mundial, indicam que existe uma forte correlação estatística entre o “estoque de infraestrutura” e o crescimento econômico de longo prazo. No citado estudo, comprova-se empiricamente que a qualidade da infraestrutura está correlacionada à melhor distribuição de renda.

De um modo geral, o Brasil investe pouco em infraestrutura logística e o Estado de São Paulo não é exceção. Com base nisso, a proposta objetiva a proposição de diretrizes estratégicas para a expansão e a melhoria da qualidade da infraestrutura logística do Estado, considerando as necessidades de comércio exterior.

### *Proposta*

Independentemente do modelo de investimentos (estatal, parcerias público-privada ou concessão ao setor privado), os seguintes projetos são propostos:

- Alinhamento com o Governo Federal, com destaque ao atual Ministério da Infraestrutura e à Autoridade Portuária de Santos, sobre a necessidade de reformulação dos modelos de concessão dos aeroportos e dos portos organizados, visto que os projetos de facilitação de comércio, com destaque ao Portal Único e ao Operador Econômico Autorizado, têm foco na rápida e previsível passagem pelos pontos de fronteira.
- Em parceria com a Autoridade Portuária de Santos, estabelecimento de política estadual de dragagem no Porto de Santos, de modo a aprofundar o calado e, então, possibilitar o recebimento de navios com maior capacidade operacional em TEUs, beneficiando o setor produtivo paulista na corrente de comércio.
- Estudo de viabilidade e atratividade para as transportadoras marítimas e as companhias aéreas para aumentar a disponibilidade de rotas e de frequência de escalas nos aeroportos internacionais e no Porto de Santos.
- O Estado de São Paulo possui uma das maiores malhas ferroviárias do Brasil, entretanto, a maior parte dessa malha está em precárias condições ou é utilizada apenas para o movimento de cargas a granel, sem as devidas adequações para os demais tipos de cargas, como as containerizadas.
  - A proposta é a execução do Plano Estratégico Ferroviário do Estado de São Paulo, não limitado ao PAM-TL (Plano de Ação de Transporte de Passageiros e Logística de Cargas para a Macrometrópole Paulista).
  - Caso existam necessidades de adequação, as mesmas devem levar em consideração três âmbitos, além dos investimentos financeiros



propriamente ditos: prática regulatória (implementação do PL 148/22, e estabelecimento de procedimentos eficazes para a movimentação de cargas e a fiscalização do transporte); gestão (estabelecimento de metas, melhorias e manutenção das vias, bem como a garantia de segurança no transporte); estratégias para o transporte multimodal.

- A maior parte das empresas participantes no comércio exterior brasileiro é de pequenas e médias empresas (PMEs). A integração regional, com destaque aos polos do interior, é de extrema importância para que as PMEs estejam fazendo mais negócios internacionais. Os aeroportos estaduais desempenham papel crucial nisso. Dessa maneira, a proposta é aumentar os investimentos nesses aeroportos visando o transporte de cargas.

## **Investimentos tecnológicos – SEFAZ-SP**

### *Objetivo*

A Secretaria da Fazenda e do Planejamento desempenha papel crucial no desenvolvimento do Estado de São Paulo. Entretanto, nota-se que o sistema desse órgão no que tange aos processos de importação e regimes especiais não tem evoluído rapidamente e, conseqüentemente, tem perdido o posto de “sistema estado da arte” no comércio exterior brasileiro. Dessa maneira, o objetivo da proposta é a destinação orçamentária para projetos tecnológicos da SEFAZ-SP.

### *Proposta*

A proposta apresentada abaixo possui três frentes:

- Destinação de orçamento para projetos tecnológicos relacionados ao comércio exterior e ao transporte de mercadorias;
- Estruturação de *roadmap* de projetos tecnológicos para a evolução do sistema SEFAZ-SP, com foco na automação de atividades, como a integração ao Portal Único, e na análise mais ágil de regimes especiais. Exemplos de projetos que poderiam estar no *roadmap*: pagamento do ICMS por PIX; cálculos automatizados do ICMS; integração da DUIMP à NF-e.
- Desenvolvimento de gestão de riscos automatizada, integrada preferencialmente a órgãos federais, que permita a utilização da mão-de-obra fiscal de forma mais racional, com foco em análises *a posteriori*, diminuindo os custos de passagem nos portos e aeroportos.

## **PCS e ACS**

### *Objetivo*

Conforme mencionado na Introdução, o PCS é parte essencial para tornar o ambiente de comércio exterior mais digital, principalmente em um porto organizado da magnitude do Porto de Santos, maior porto brasileiro e, conseqüentemente, com o maior número de transações de comércio exterior e de intervenientes privados e públicos do Brasil. Enquanto o *Airport Community System (ACS)* pode ser considerado como o “sistema-irmão” para o modal aéreo, a ser implementado nos dois principais aeroportos de cargas do País, localizados exatamente no Estado de São Paulo: Viracopos e Guarulhos. Considerando a necessidade de implementação de ambos os sistemas, o objetivo é tornar mais integrada, organizada, fluida e digital a comunicação nas comunidades locais para dar maior agilidade e previsibilidade aos fluxos de cargas no comércio exterior em âmbito estadual.

### *Propostas*

Em relação ao PCS, com uma importante etapa concluída em 2022, sugere-se:

- Ao longo de 2023 e 2024, a destinação de orçamento para a contratação de equipe especializada na gestão e no desenvolvimento do projeto tecnológico;
- Designação de equipe técnica (membros do SEFAZ-SP e do DesenvolveSP com convite estendido a órgãos intervenientes locais, como Receita Federal e MAPA) para coordenação dos trabalhos e planos de ação no que tange o Governo;
- Mapear os processos relacionados a chegadas das cargas em containers e a granel, bem como veículos, máquinas e equipamentos para exportação. Adicionalmente, mapear os processos de descarregamento e liberação de todos os tipos de cargas na importação;
- Desenvolver os padrões de interoperabilidade faltantes, relacionados às atividades dos processos, entre os sistemas da comunidade local;
- Estabelecer um programa de validação sobre as empresas de tecnologia de informação para a habilitação ao desenvolvimento dos sistemas locais.

Em relação ao ACS, sugere-se:

- Ao longo de 2024 e 2025, a destinação de orçamento para a contratação de equipe especializada na gestão e no desenvolvimento do projeto;
- Buscar as boas práticas internacionais quanto à gestão sistêmica de Aeroportos Internacionais, como Atlanta (EUA), Schipol (Países Baixos) e Dubai (Emirados Árabes) e Tóquio-Haneda (Japão);

- Desenvolvimento do projeto com a colaboração direta dos entes privados, através de Memorando de Entendimento (Cooperação Técnica), de modo a mapear as necessidades quanto às funcionalidades;
- Mapeamento dos processos locais que envolvam a importação e a exportação e a proposição de processos mais inteligentes, utilizando-se da Filosofia Lean;
- Estabelecimento de padrões de comunicação sistêmica, que possa enviar e receber informações dos sistemas privados, das prefeituras, do Portal Único e, se possível, de sistemas de segurança pública.

## **Programa Operador Econômico Autorizado – Módulo Integrado**

### *Objetivo*

Em âmbito nacional, esse programa de facilitação comercial, lançado de modo completo em 2015, é um sucesso na comunidade brasileira, sendo estabelecido por diversas empresas como uma meta a ser alcançada. A equipe da Secretaria da Receita Federal vem implementando evoluções no programa desde o lançamento. Vislumbra-se uma oportunidade ainda não explorada: a inserção de órgãos estaduais nesse programa. Com o objetivo de pensar em diferenças competitivas para as empresas paulistas, algumas propostas foram estruturadas no sentido do Módulo Integrado.

### *Proposta*

Com os investimentos tecnológicos indicados em proposta específica, a SEFAZ-SP poderia implementar a proposta ao executar o framework desenvolvido pela Receita Federal do Brasil quanto ao Módulo Integrado:

- Estabelecimento de Grupo de Trabalho entre Secretaria da Receita Federal e SEFAZ-SP para conhecimento técnico da última sobre o Programa e assinatura da Portaria Conjunta;
  - Definição do processo para habilitação e identificação dos riscos e dos requisitos, critérios e benefícios dos habilitados;
  - Elaboração de materiais, como o questionário de autoavaliação (se necessário) e de esclarecimento ao Setor Privado;
  - Elaboração dos roteiro de certificação e de monitoramento;
  - Execução de Projeto-Piloto e, com o sucesso do mesmo, publicação de normas internas e em conjunto com a Receita Federal.
- Alguns dos benefícios que podem ser vislumbrados para empresas habilitadas nos OEAs são: trânsito de mercadoria apenas com a GLME, sem a necessidade

da emissão da DANFE; diferimento para todas as cargas, centralizando os pagamentos do ICMS diferido através do Portal Único (Módulo PCCE); Processamento automático da GLME para os OEAs.

- *Observação:* para a execução desses benefícios, torna-se vital que a proposta de investimentos tecnológicos seja executada.

## **Isonomia entre Unidades Federativas de benefícios relacionados ao ICMS**

### *Objetivo*

Conforme dito na Introdução, o Porto de Santos e os Aeroportos de Viracopos e de Guarulhos são importantes fronteiras brasileiras. Em 2021, por esse porto, mais de US\$134 bilhões foram transacionados; Guarulhos apresentou uma corrente de US\$22 bilhões, enquanto Viracopos, US\$20 bilhões. Com observação cuidadosa em relação aos números apresentados na Introdução, 30% do total dos valores das mercadorias transacionadas por essas unidades não foi internalizado pelo Estado de São Paulo.

Um dos possíveis motivos sobre essa movimentação de cargas é a falta de isonomia no que tange a benefícios e procedimentos de regimes especiais do ICMS. Algumas Unidades Federativas, como Rio Grande do Sul e Santa Catarina, alteraram as bases normativas, com foco a dar maior agilidade a essa importante etapa da movimentação de cargas importadas, fazendo com que as empresas beneficiárias sejam mais competitivas. O objetivo da proposta, então, é gerar isonomia com o fim de gerar maior competitividade ao Estado de São Paulo e dar fluidez às cargas com ICMS diferido, diminuindo os custos de transação

### *Proposta*

Com base no apresentado acima, a proposta está dividida em duas frentes:

- Inspirado no Decreto 56566 de 2022 do Rio Grande do Sul e no TTD 409 de Santa Catarina, propõe-se a alteração do RICMS-SP para os casos de diferimento do ICMS: somente poderá ocorrer o diferimento caso "sejam utilizados os serviços de Despachante Aduaneiro estabelecidos neste Estado, caso não realize por conta própria a importação e o desembaraço aduaneiro."
- De modo complementar, sugere-se que a Secretaria de Desenvolvimento Econômico elabore estudos comparativos com o fim de verificar as características operacionais para a concessão de benefícios de ICMS, propondo isonomia e melhorias nos regimes especiais existentes no RICMS-SP.

## **Organização**

**Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de  
São Paulo (SINDASP)**

**Presidente:** Elson Ferreira Isayama

**Relator:** Yuri da Cunha

**Telefone:** +55 11 3549 9832

**E-mail:** [presidente@sindaspcg.org.br](mailto:presidente@sindaspcg.org.br)

**Endereço:** Av. Paulista 1337, 22º andar, Cerqueira César, São Paulo, SP