



**SINDICATO NACIONAL DE COMISSÁRIAS  
DE DESPACHOS, AGENTES TRANSITÁRIOS  
E INTERMEDIÁRIOS DE CARGA, LOGÍSTICA  
E FRETES EM COMÉRCIO INTERNACIONAL**



**ASSOCIAÇÃO NACIONAL  
DAS EMPRESAS TRANSITÁRIAS,  
AGENTES DE CARGA AÉREA,  
COMISSÁRIAS DE DESPACHOS  
E OPERADORES INTERMODAIS**

REPRESENTANTE OFICIAL



**FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DAS  
ASSOCIAÇÕES DE TRANSITÁRIOS**



**PARCEIRO  
INSTITUCIONAL**



# ACONTECE

ANO 40 - EDIÇÃO 340 - Maio / 2025

# 1º de Maio

**A DIGITAL INVISÍVEL  
QUE SUSTENTA O  
COMÉRCIO  
INTERNACIONAL  
BRASILEIRO**





1º DE MAIO

# A DIGITAL INVISÍVEL QUE SUSTENTA O COMÉRCIO INTERNACIONAL BRASILEIRO

Neste 1º de Maio, Dia do Trabalho, o **SINDICOMIS NACIONAL** e a **ACTC** prestam uma homenagem firme, consciente e profundamente merecida aos milhares de trabalhadores que mantêm pulsante a engrenagem do comércio exterior brasileiro.

São homens e mulheres que, muitas vezes longe dos holofotes, operam com precisão e excelência nas comissárias de despacho, agentes de carga aérea, marítima e rodoviária, transitários, operadores logísticos e intermediários de frete — profissões que não aparecem nas estatísticas cotidianas, mas sustentam 31% do PIB nacional.

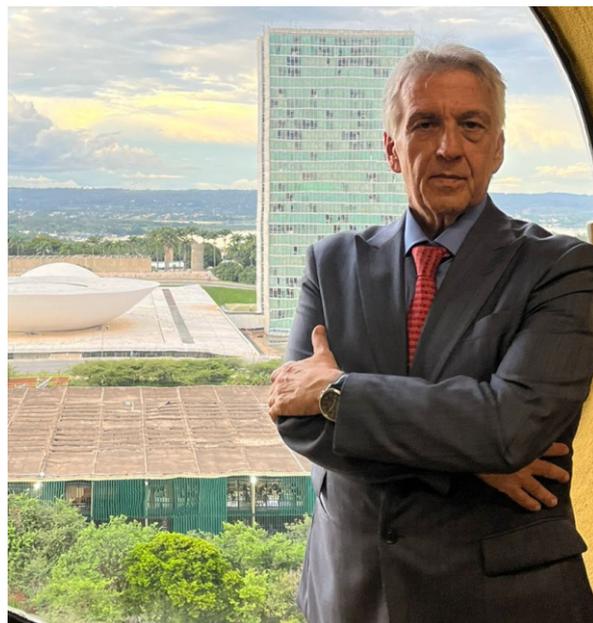
É graças à competência técnica desses profissionais que o Brasil se mantém conectado ao comércio global, mesmo diante de gargalos logísticos crônicos, oscilações cambiais, entraves regulatórios e instabilidade institucional. Eles não apenas enfrentam esses desafios: **antecipam soluções, constroem pontes e mantêm a fluidez das cadeias de suprimento internacionais.**

Mais que operadores de processos, esses trabalhadores são **estrategistas da integração global**, dominando legislações complexas, adaptando-se a sistemas digitais ainda desconexos e assumindo riscos que vão além dos seus contratos formais — tudo em nome da continuidade dos negócios, da confiança dos clientes e da credibilidade do Brasil no cenário internacional.

Nossa homenagem, portanto, não é apenas simbólica. É política. É técnica. É institucional. É o reconhecimento de que, sem esses profissionais, o Brasil para.

A todos os que atuam nas margens do embarque, do desembarço, da logística internacional porta a porta (*door to door*) e da intermediação comercial: **nosso mais profundo respeito, agradecimento e compromisso de representação.** O desenvolvimento passa por suas mãos — e nós continuaremos lutando para que sua dignidade, reconhecimento e valorização também passem por todas as instâncias públicas e privadas.

**Parabéns aos que fazem o Brasil circular. Parabéns aos trabalhadores do comércio internacional.**



**Luiz Ramos**

Presidente do SINDICOMIS NACIONAL,  
ACTC e CIMEC



# WEBINAR COM TITULAR E COORDENADORES DA SECEX

A secretária de Comércio Exterior do Brasil, Tatiana Prazeres, e os coordenadores-gerais da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), Thalís Rafael Figueiredo Silva e Tiago Martins Barbosa, participaram do webinar “Comércio exterior: temas estratégicos em desburocratização e modernização”, promovido pelo SINDICOMIS NACIONAL/ACTC em 25 de abril.

Na abertura do evento, o presidente das entidades, Luiz Ramos, destacou que a presença dos representantes do governo evidencia o compromisso com o diálogo construtivo entre o setor público e os agentes da cadeia logística do comércio internacional.

Ramos ressaltou que o objetivo do encontro era transformar informações em ações concretas, criando pontes entre o setor produtivo e o governo e alinhando as políticas públicas à realidade dos profissionais que enfrentam diariamente os desafios da logística internacional. Na ocasião, ele dirigiu três perguntas à secretária:

- A adoção do modelo de autocertificação de origem — com a consequente dispensa da atuação das entidades emissoras de certificados — compromete a confiabilidade dos documentos no exterior?
- Qual é a previsão para que o Portal Único de Comércio Exterior esteja plenamente operacional?
- O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) acompanha e tem propostas em relação ao movimento de retarificação promovido por armadores e operadores logísticos internacionais, que vêm elevando os custos operacionais sem contrapartida em qualidade de serviço?

Tatiana Prazeres afirmou que o foco atual do MDIC é a facilitação e modernização do comércio. “Como em toda transição, a migração para um novo sistema exige empenho de todos os envolvidos. Da nossa parte, estamos comprometidos em garantir que essa mudança ocorra da melhor forma possível, porque estamos absolutamente convencidos dos benefícios que ela trará”, disse.

Segundo ela, diversos estudos comprovam esses efeitos positivos. “Recentemente, por exemplo, a CNI atualizou seus dados sobre o impacto do Portal Único, e também temos relatos de operadores que já atuam com o sistema, apontando ganhos significativos”, acrescentou.

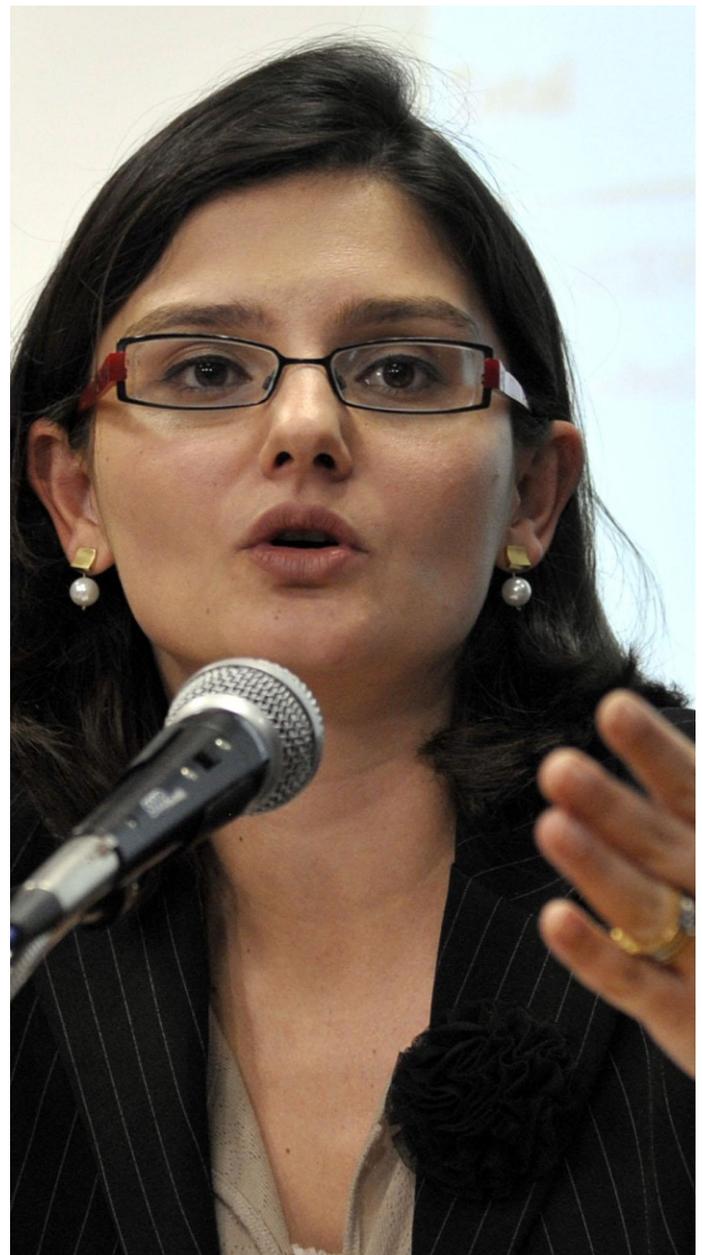
A secretária comentou que o Brasil está migrando para um novo regime de origem, com novas regras substantivas e formas de certificação. “A autocertificação é um ponto relevante nesse processo. As entidades atualmente habilitadas seguem autorizadas a emitir certificados. As tendências internacionais de democratização e facilitação não significam menos controle”, afirmou.

Concluindo, Tatiana Prazeres destacou que o governo atua firmemente na defesa dos interesses do país. “Em relação ao acesso ao mercado dos EUA, por exemplo, estamos atentos aos riscos de

desvio de comércio, mas, acima de tudo, empenhados em garantir que os interesses brasileiros sejam defendidos e que novas oportunidades possam ser aproveitadas”, finalizou.

Na sequência, Thalís Rafael aprofundou o tema da autocertificação, abordando os acordos internacionais, os benefícios e penalidades do modelo, e a recente Portaria SECEX nº 373/2024.

Tiago Martins focou sua apresentação na facilitação do comércio, detalhando os impactos do Portal Único e os principais gargalos ainda existentes no processo.



# CERTIFICAÇÃO OEA-INTEGRADO ANAC

**A**parentemente, a integração entre ANAC e Receita Federal, por meio do programa OEA-Integrado ANAC, parece ser positiva para o comércio exterior brasileiro, especialmente às empresas que utilizam o modal aéreo em suas exportações.

Caso a operacionalização siga o objetivo publicizado, ou seja, de otimizar processos e elevar padrões de segurança, a iniciativa será muito positiva, além do fato de alinhar-se às melhores práticas internacionais de facilitação comercial.

Nesse caso, vemos mais uma possibilidade de redução de custos operacionais e aumento da competitividade das empresas brasileiras no mercado global.

O novo programa estabelece um processo de certificação unificado, que será gerenciado pela Receita Federal através do Portal Único do Comércio Exterior, eliminando redundâncias burocráticas que historicamente têm impactado o setor.

As empresas certificadas terão acesso a benefícios operacionais, incluindo tratamento prioritário em terminais aeroportuários e dispensa de inspeções primárias, o que deve resultar em redução expressiva do tempo de processamento das cargas.

A robustez do programa é evidenciada pela participação direta da ANAC no processo de validação, utilizando critérios estabelecidos pelo RBAC nº 109 e pela Instrução Suplementar 109.001.

O sucesso do programa piloto, que contou com a participação de empresas de peso como Embraer, Volkswagen e General Motors, aumenta as expectativas positivas. A experiência acumulada durante esta fase experimental foi fundamental para o aprimoramento do programa e sua adaptação às necessidades específicas do mercado brasileiro, especialmente considerando a complexidade das operações de exportação aérea.

## OEA-Integrado Portaria conjunta RFB e ANAC



# ACTC E SICOOB DIVICRED FIRMAM PARCERIA

**A** ACTC firmou acordo de cooperação técnica e financeira com a cooperativa de crédito Sicoob Divicred, que permitirá às empresas associadas tornarem-se cooperadas da instituição financeira. O convênio possibilita acesso a condições diferenciadas em produtos como seguros, serviços de cobrança, linhas de financiamento, operações cambiais e home broker. A parceria busca fortalecer o sistema financeiro das empresas associadas à ACTC.

O modelo operacional do Sicoob Divicred, baseado no cooperativismo financeiro, transforma seus correntistas, sejam empresas ou pessoas físicas, em cooperados mediante aquisição de cotas-parte. Esta estrutura societária equipara os clientes a sócios do negócio, garantindo-lhes participação na distribuição anual dos resultados da instituição. A sistemática difere do modelo bancário tradicional ao promover o compartilhamento dos ganhos entre os associados, seguindo os princípios da economia colaborativa.

O Sicoob Divicred conquistou posição de destaque no mercado cambial ao estabelecer mesa própria de operações, diferenciando-se pela oferta de spreads competitivos em transações de câmbio à vista e futuro. A instituição, que opera com tecnologia de ponta em sua plataforma digital, eliminou todas as tarifas de emissão de remessas cambiais para associados da ACTC, fixando spread máximo de 1% tanto para importações quanto exportações. A medida fortalece sua atuação no segmento corporativo, especialmente entre pequenas e médias empresas que buscam eficiência em operações internacionais.

A parceria com a ACTC oferece sistema de cobrança bancária com diferenciais competitivos aos novos cooperados, incluindo estrutura tarifária reduzida e plataforma digital de última geração. O ambiente virtual permite gestão simplificada das cobranças, com funcionalidades como pagamentos via QR Code e código de barras. A instituição disponibiliza ainda condições privilegiadas para antecipação de recebíveis, sujeitas à aprovação creditícia, fortalecendo o capital de giro das empresas associadas.

O acordo entre Sicoob Divicred e ACTC estabelece isenção total nas tarifas de emissão, alteração e sustação de protestos, cobrando apenas R\$ 1,39 para liquidação e baixa de títulos. A instituição implementou ainda programa de recompensa financeira para empresas que centralizem seus pagamentos a fornecedores na cooperativa: mediante uso dos canais digitais oficiais, o associado recebe cashback de R\$ 0,39 por boleto liquidado acima de R\$ 50,00. O sistema, que permite automatização do fluxo de contas a pagar, reforça a estratégia de digitalização e eficiência operacional.

Para usufruir dos benefícios da parceria da ACTC com o Sicoob Divicred, as empresas precisam atender a dois requisitos básicos: manter vínculo ativo como associadas da ACTC e estar com suas contribuições regularizadas junto à entidade. Estas condições garantem acesso ao pacote diferenciado de serviços financeiros oferecido pela cooperativa.

Em seguida, para abrir uma conta no Sicoob Divicred, basta baixar o App Sicoob na sua loja de aplicativos. Selecione "Abrir Conta" e escolha o tipo de conta: PF ou PJ (MEI). Informe os dados solicitados. Digite o código de indicação: 4030. Tenha seu documento em mãos e envie as últimas informações e sua selfie. Com o cadastro aprovado, escolha o pacote de serviços ideal para você. Para finalizar, é só ativar sua conta!

Se tiver alguma dúvida, entre em contato com a central de relacionamento Sicoob Divicred, pelo telefone 0800 940 4030 (ligação ou mensagem via Whatsapp) ou procure uma agência física mais próxima.





## ABSENTEÍSMO NAS EMPRESAS

# UMA ANÁLISE ALÉM DA SUPERFÍCIE E SEM PRECONCEITOS

O absenteísmo laboral, frequentemente interpretado de forma simplista como desinteresse do colaborador, revela-se um fenômeno muito mais complexo quando analisado sob a ótica da saúde ocupacional. Um trabalho bastante interessante pela Universidade de São Paulo demonstra que o retorno ao trabalho após períodos de afastamento por questões de saúde representa um desafio multifacetado, impactando significativamente a identidade profissional do próprio trabalhador. Assim, praticamente, cai por terra que a ausência do trabalho por fatores de saúde é um tipo de “vale descanso”.

### **Gatilhos para desequilíbrios psíquicos**

O estudo, que acompanhou casos reais de profissionais em processo de reintegração ao ambiente corporativo, evidenciou que a interrupção das atividades laborais pode afetar a personalidade do indivíduo e sua inserção – ou reinserção - nos contextos social e laboral. Mais que isso, ficou evidenciado que o trabalho ocupa posição central na constituição da identidade do ser humano, tornando qualquer perturbação nessa esfera um potencial gatilho para desequilíbrios psíquicos.

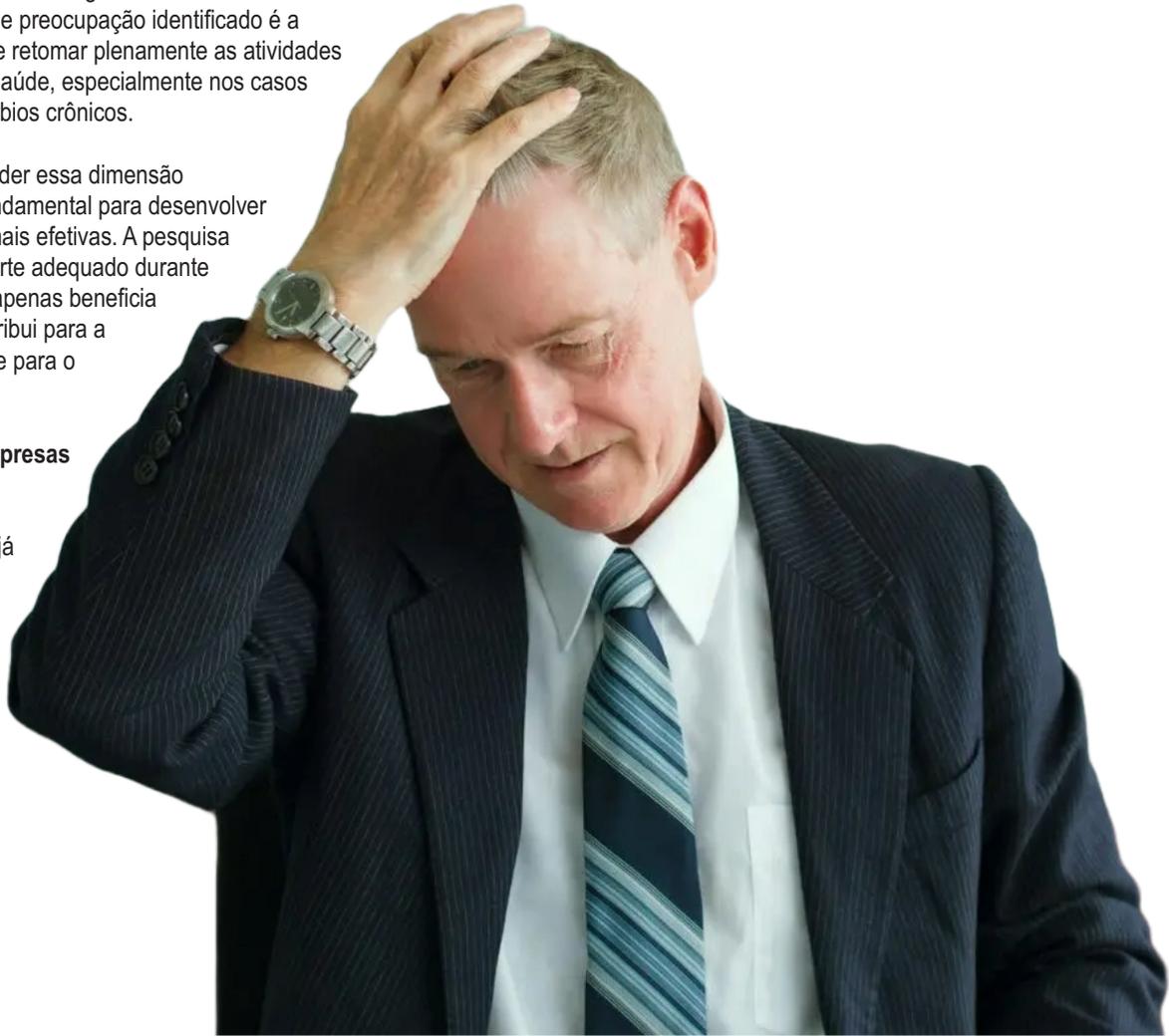
### **A importância do retorno**

Um dado particularmente relevante para gestores e lideranças empresariais é a constatação de que o término do período de afastamento gera considerável ansiedade nos colaboradores. O principal fator de preocupação identificado é a incerteza quanto à capacidade de retomar plenamente as atividades sem comprometer ainda mais a saúde, especialmente nos casos onde foram diagnosticados distúrbios crônicos.

Para as organizações, compreender essa dimensão psicológica do absenteísmo é fundamental para desenvolver políticas de gestão de pessoas mais efetivas. A pesquisa indicou, por exemplo, que o suporte adequado durante o processo de reintegração não apenas beneficia o colaborador, mas também contribui para a redução de novos afastamentos e para o aumento da produtividade geral.

### **O custo do absenteísmo às empresas**

As mídias de comunicação do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC já noticiaram que em 2024, o Ministério da Previdência Social registrou quase 500 mil afastamentos do trabalho por transtornos mentais *[leia-se ansiedade e depressão, principalmente]*, o maior número em pelo menos uma década. O maior número de licenças médicas está nos estados mais populosos como São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro.



# JOÃOZINHO BOTOU FOGO NO PARQUINHO. NERO ATEOU FOGO EM ROMA. TRUMP INCENDIARÁ O MUNDO?

Este texto foi escrito dias atrás. Na verdade, poucas horas após o presidente Trump sobretaxar a sobretaxa das importações com a China, chegando a incríveis 104% e um dia depois bateu os 150%. Na ocasião, refletimos que, se essas decisões tivessem sido tomadas por seu antecessor, o titubeante Biden, certamente, seria motivo de internação compulsória.

Naquele dia, o ex-presidente do Banco Central do Brasil, Roberto Campos Neto, havia dito que seu maior desafio, assim como o de todos os presidentes dos bancos centrais do mundo, foi durante a pandemia, pois ninguém conseguia prever absolutamente nada.

E chegamos à conclusão de que a única certeza era a pergunta: onde isso vai parar? Rumores dão conta de que até Elon Musk ameaça desembarcar do governo antes do previsto. O fato de ele ter empresas na China não parece ser mero detalhe.

E se você acha que não precisamos nos preocupar muito e que os EUA que se lasquem, é bom lembrar que o Brasil é o quarto maior credor do tesouro norte-americano.

Se o grande gigante afundar, beberemos água.  
Ou morreremos afogados também.



# ESPECIALISTAS DISCUTIRAM GESTÃO DE AFASTAMENTOS MÉDICOS EM LIVE

No dia 8 de abril, o SINDICOMIS NACIONAL, em parceria com a Digital Medicina, promoveu uma live para debater a gestão de afastamentos médicos. O evento reuniu os médicos Danieli Assaf e Leonardo J. C. de Paula, a psicóloga Priscilla Teixeira e o diretor tesoureiro da entidade, dr. Giovanni Galvão, para discutir práticas e desafios relacionados ao tema.

O Brasil registra números preocupantes de afastamentos por transtornos mentais, com destaque para casos de depressão e ansiedade. A partir de maio, entra em vigor a nova redação da Norma Regulamentadora nº 1 (NR-1), que determina que empresas públicas, privadas e órgãos governamentais identifiquem e gerenciem riscos psicossociais no ambiente de trabalho — incluindo episódios de assédio e violência.

Para se adequar à norma, as organizações deverão adotar uma série de medidas, como elaboração de programas de gerenciamento de riscos, implementação de políticas contra assédio e violência, capacitação de lideranças, monitoramento da saúde mental dos colaboradores, oferta de benefícios e criação de canais de escuta e feedback.

Pioneiro nacional, o SINDICOMIS NACIONAL demonstrou seu compromisso com o bem-estar dos trabalhadores ao incluir, na Convenção Coletiva do Trabalho 2024-2025, uma cláusula específica dedicada à saúde emocional e mental dos colaboradores das empresas que representa.

“Como seres humanos, devemos educar nosso olhar e enfrentar essa realidade”, afirmou o dr. Giovanni Galvão. “As empresas representadas pelo SINDICOMIS NACIONAL estão construindo uma cultura de respeito à saúde mental e emocional de seus funcionários”, concluiu.



# SINDICOMIS NACIONAL E PORTONAVE DISCUTEM PARCERIAS PARA FORTALECER O COMÉRCIO INTERNACIONAL EM SC

O delegado do SINDICOMIS NACIONAL em Santa Catarina, Edson Nogueira, esteve reunido em 17 de abril com Osmário Castilho, presidente da Portonave, em encontro estratégico que mirou o futuro da logística e do comércio internacional no estado. A reunião, realizada na sede da operadora portuária em Navegantes (SC), teve como pauta principal o alinhamento de iniciativas institucionais voltadas à melhoria da infraestrutura, da legislação aduaneira e da integração logística na região.

Durante a conversa, Nogueira apresentou as ações atuais do SINDICOMIS NACIONAL, com destaque para os projetos em desenvolvimento especificamente para o território catarinense. Segundo ele, o objetivo é estreitar laços com os principais atores do setor portuário e buscar soluções conjuntas para gargalos históricos que ainda afetam a eficiência logística no Brasil.

“A parceria entre entidades representativas e operadores portuários é essencial para destravar o potencial do nosso comércio exterior. Precisamos atuar de forma coordenada para defender interesses comuns, como a modernização da infraestrutura e o aperfeiçoamento do arcabouço regulatório”, afirmou Nogueira.

O encontro também teve um momento de reconhecimento. Edson Nogueira aproveitou a visita para parabenizar oficialmente a Portonave por seu mais recente investimento na expansão de sua estrutura operacional. “Um grande empreendimento que fortalece ainda mais a infraestrutura portuária da região e consolida a empresa como uma das maiores movimentadoras de contêineres do Brasil”, destacou o delegado.

A Portonave tem se consolidado como referência no setor, mantendo-se entre os principais terminais portuários do país em volume de contêineres movimentados. A nova ampliação reforça não apenas a capacidade da empresa, mas também o papel estratégico de Santa Catarina na matriz logística nacional.

Embora ainda não tenham sido anunciados projetos conjuntos concretos, ambas as partes sinalizaram disposição para avançar em futuras colaborações institucionais. “O diálogo é o primeiro passo. E neste caso, estamos falando de dois players com visão de longo prazo e compromisso com o desenvolvimento sustentável do comércio internacional que tem o Brasil como um dos polos”, concluiu Nogueira.



Edson Nogueira (E) e Osmário Castilho (D)

# SINDICOMIS NACIONAL SE UNE À DEFESA DA SEGUNDA PISTA NO AEROPORTO DE NAVEGANTES

O SINDICOMIS NACIONAL – entidade sindical patronal que representa aproximadamente 15 mil comissárias de despachos, agentes de carga, operadores logísticos e de fretes em todo o país – manifesta-se oficialmente em apoio às autoridades que vêm atuando com energia em defesa da recuperação da segunda pista do Aeroporto Internacional de Navegantes, em Santa Catarina.

Destacamos a atuação e os esforços do Grupo de Trabalho formado em novembro do ano passado, que já realizou audiência no Supremo Tribunal Federal (STF); dos senadores Beto Martins e Esperidião Amin; da regional do Vale do Itajaí da Federação das Associações Empresariais de Santa Catarina (FACISC); entre outras instituições envolvidas.

O SINDICOMIS NACIONAL, em espírito de união e colaboração, reafirma seu total empenho nesta causa, que beneficiará não apenas a comunidade de Navegantes, mas todo o estado de Santa Catarina e o Brasil como um todo. Juntos, somaremos forças para alcançar essa importante conquista.

Há alguns meses, o SINDICOMIS — entidade fundada em 1948 — foi oficialmente reconhecido pelo Ministério do Trabalho como entidade de representatividade nacional, em razão de sua trajetória marcada pela retidão e pelo compromisso com o desenvolvimento do país. Esse reconhecimento reforça sua missão de atuar em favor da evolução conjunta das empresas e de seus trabalhadores, promovendo o progresso sustentável do setor produtivo brasileiro.

Desde seu reconhecimento como entidade de representatividade nacional, o SINDICOMIS NACIONAL passou a estruturar sedes regionais em diversos estados do país. Em Santa Catarina, a representação está sob responsabilidade de Edson Nogueira, profissional com sólida trajetória no comércio internacional e ampla experiência no setor.

Ao assumir a função, uma das primeiras pautas levantadas por Edson foi a necessidade de retomada do projeto da segunda pista do Aeroporto de Navegantes. Após análise técnica da demanda e alinhamento com a posição já defendida pelo senador Esperidião Amin, a diretoria do SINDICOMIS NACIONAL decidiu somar esforços e atuar ativamente em defesa da causa.

O tema será incluído na agenda institucional do presidente do sindicato, Luiz Ramos, que levará a reivindicação às próximas reuniões com lideranças políticas e autoridades federais, em Brasília.

A entidade entende que o Aeroporto de Navegantes representa um hub estratégico para o comércio internacional, com impacto direto na eficiência logística da cadeia produtiva nacional. Localizado em um dos principais polos industriais e portuários do Brasil, o terminal é ponto de escoamento fundamental para exportações e importações, além de catalisador do turismo regional e vetor de atração de novos investimentos.

Ao lado de parlamentares e representantes do setor produtivo, o SINDICOMIS NACIONAL passa a integrar os esforços de articulação política em defesa da imediata retomada do projeto de ampliação do aeroporto, tal como previsto no plano diretor de 2013. “A exclusão da segunda pista não encontra respaldo técnico nem econômico. Trata-se de uma decisão que contraria o interesse público e enfraquece a infraestrutura logística nacional em um momento em que o país busca maior inserção competitiva no mercado global”, afirma o presidente do SINDICOMIS NACIONAL, Luiz Ramos.

Santa Catarina, com sua pujante atividade industrial, portuária e turística, não pode ser penalizada por decisões administrativas que desconsideram o potencial orgânico da logística integrada. O SINDICOMIS NACIONAL estará na linha de frente para garantir que o desenvolvimento da região seja também prioridade nacional.



# COMÉRCIO INTERNACIONAL NÃO É CARRETA FURACÃO E PRECISA DE DIREÇÃO E INFRAESTRUTURA

“

*"Carreta Furacão" é um tipo de trezinho da alegria que se popularizou no Brasil por suas apresentações irreverentes, nas quais personagens fantasiados de heróis e figuras da TV dançam e interagem com o público de forma caótica e improvisada. Ao longo do tempo, tornou-se símbolo de situações desconexas ou desorganizadas, sendo frequentemente usada como analogia para ações sem planejamento, coerência ou direção clara.*

”

O comércio internacional opera em ciclos dinâmicos, por vezes abruptos, como evidenciado durante a atual guerra comercial entre Estados Unidos e China na era Trump. Para um país como o Brasil, fortemente dependente de exportações de commodities e cada vez mais integrado a cadeias globais de suprimentos, esses movimentos exigem uma infraestrutura logística eficiente e, sobretudo, segurança jurídica que dê previsibilidade e confiança aos agentes econômicos.

Lamentavelmente, nenhuma dessas condições, no entanto, tem sido plenamente atendida e isso afeta as categorias representadas pelo SINDICOMIS NACIONAL/ACTC. Falamos de um contingente de, aproximadamente, 15 mil empresas instaladas em todo o território nacional e que empregam centenas de milhares de profissionais.

De um lado, a demanda por espaços logísticos modernos está em franca expansão, reflexo da aceleração do e-commerce, da reorganização de cadeias produtivas e do crescimento das exportações agroindustriais. Dados da consultoria Binswanger Brazil mostram que a taxa de vacância dos galpões logísticos de padrão A e A+ caiu para 8% no primeiro trimestre de 2025 — o menor índice já registrado —, ao mesmo tempo em que os preços atingiram patamares recordes. Isso revela não apenas a força da demanda, mas também o gargalo de oferta, que tende a se agravar se não houver incentivos e marcos regulatórios mais claros para destravar novos investimentos.

No entanto, essa expansão esbarra em velhos problemas estruturais. O caso do setor cafeeiro é exemplar. Em março de 2025, o Brasil deixou de embarcar quase 640 mil sacas de café devido a limitações logísticas nos portos, especialmente em Santos. O prejuízo direto foi de R\$ 8,9 milhões em custos extras com armazenagem, taxas e atrasos. Pior: a perda cambial estimada com a não exportação foi de R\$ 1,5 bilhão. Ou seja, mesmo com alta demanda externa e produto pronto para embarque, o país falhou em garantir o básico: que sua infraestrutura acompanhasse a pujança do setor exportador.

Esse tipo de ineficiência se soma a um ambiente jurídico por vezes errático e pouco confiável para investidores estrangeiros e operadores logísticos. A insegurança regulatória, os entraves alfandegários e a falta de uniformização entre agências reguladoras e instâncias do poder público criam um ecossistema de alta imprevisibilidade. Isso compromete decisões de médio e longo prazo, afugenta capital e impede que o Brasil avance para um novo patamar no comércio internacional.

Não faltam anúncios de investimentos. O leilão do Tecon 10 em Santos, a concessão do canal de entrada marítima, o túnel Santos-Guarujá e a nova via na Anchieta são exemplos de projetos estruturantes que podem fazer diferença. Mas, como alertou o Cecafé, são obras com horizonte de entrega em cinco anos — tempo demais para um setor que opera no ritmo do mercado global, onde atrasos de dias já significam perdas milionárias.

O Brasil precisa de um choque de gestão em infraestrutura e de um compromisso real com a segurança jurídica. O setor privado já faz sua parte: investe, expande, absorve risco. Falta o Estado corresponder com eficiência, clareza normativa e celeridade nas entregas. Só assim o país poderá transformar sua vocação exportadora em vantagem competitiva duradoura no cenário global, impulsionar a economia doméstica e, conseqüentemente, gerar mais empregos e renda.





# SINDICOMIS NACIONAL ELOGIA NOVO INVESTIMENTO DA PORTONAVE EM NAVEGANTES

O SINDICOMIS NACIONAL/ACTC, entidade que representa cerca de 15 mil comissárias de despacho, agentes de carga e transitários em todo o país, elogiou a política de investimentos da Portonave, especialmente após o recente anúncio de que quase R\$ 500 milhões serão aplicados no terminal privado em Navegantes (SC).

“Pelo que foi divulgado, a capacidade operacional do terminal passará dos atuais 1,5 milhão para 2 milhões de TEUs já a partir de 2026”, destaca Luiz Ramos, presidente das entidades patronais.



Em reuniões com autoridades, principalmente em Brasília (DF), Ramos tem manifestado preocupação com o risco de estrangulamento das operações logísticas no país. “O Brasil cresce, e queremos que cresça ainda mais — mas, para isso, é preciso garantir a infraestrutura necessária às partes envolvidas no comércio internacional”, reforça.

Segundo ele, tão importante quanto os investimentos privados é o compromisso efetivo dos governos, em todas as esferas, com o desenvolvimento logístico e regulatório do setor. Ramos destaca que a previsibilidade regulatória nesse contexto de expansão é algo que vem sendo bastante cobrado pelos representados das entidades que preside.

A Portonave, que tem como controladora a MSC, um dos maiores grupos de navegação do mundo, já havia iniciado em 2023 um plano de investimentos de R\$ 1 bilhão. A nova rodada de aportes se somará a esse montante e visa, entre outras melhorias, o reforço do cais para receber navios de até 400 metros de comprimento, entre os maiores em operação no mercado global.



## ALLOG E FRAMEPORT PROVAM QUE AS SOLUÇÕES LOGÍSTICAS NASCEM A PARTIR DA JUNÇÃO ENTRE DESAFIO, CRIATIVIDADE E EXPERTISE

**E**ufemismos e clichês como “pensar fora da caixa”, “sair da zona de conforto” ou “inovação disruptiva” são espumas efêmeras em taças de espumante sem muito valor. Frases como estas são, normalmente, ditas por especialistas do óbvio. Difícil mesmo é ser objetivo e fazer acontecer. Difícil, mas não impossível — como prova uma estratégia inédita nascida em Santa Catarina. Vamos conferir.

A Frameport, exportadora madeireira, em parceria com o Grupo Allog, especialista em transporte internacional, criou uma solução logística que driblou o gargalo nos portos do Sul. Resultado? Uma redução de 45 dias no envio de carga para os Estados Unidos — sem discurso motivacional, juntando ingredientes como desafio, criatividade e expertise.

A solução que essas empresas encontraram foi transportar a carga por meio de rodovias até o Porto de San Antonio, no Chile, para então embarcar em navios com destino à costa oeste americana.

A mudança na rota das cargas foi impulsionada por um sinal vermelho aceso no fim de 2024: apenas 20% das remessas da Frameport estavam chegando aos Estados Unidos dentro do prazo acordado com os importadores. Diante desse cenário, a empresa convocou o Grupo Allog para redesenhar a estratégia logística e contornar os diversos gargalos que vinham estendendo o lead time — que chegou a bater 100 dias, mais que o dobro do considerado aceitável no setor.

Com a nova rota já em operação, o tempo médio de entrega caiu para impressionantes 39 dias. Segundo Wellynton Ozório, gerente de exportação da Frameport, o salto de eficiência não foi por acaso: a implementação da estratégia exigiu um trabalho meticuloso de planejamento. Foram 30 dias de pesquisas intensivas, avaliação criteriosa de transportadoras e negociações com o porto chileno, tudo com o suporte técnico e logístico do Grupo Allog.

O SINDICOMIS NACIONAL/ACTC — entidade que representa cerca de 15 mil comissárias de despacho, agentes de carga e transitários em todo o país — destacou a sinergia entre a Frameport e o Grupo Allog como um exemplo de integração bem-sucedida no setor logístico. Para a entidade, trata-se de um case que merece ser estudado e replicado.

# RIO DE JANEIRO TENTA SEDUZIR CHINESES

Fonte: Revista Fator Brasil

O governador Cláudio Castro (PL) apresentou as oportunidades e vantagens para empresas chinesas se instalarem e ampliem seus negócios no estado do Rio de Janeiro, como sua economia consolidada, infraestrutura logística avançada com portos e aeroportos, além de um mercado consumidor responsável por 40% do total nacional. A reunião com o Conselho Chinês para Promoção de Investimentos Internacionais, organização com mais de 300 empresários, aconteceu no dia 17 de abril (quinta-feira), em Pequim.

— Apresentei aos membros do conselho os resultados da nossa acertada política de atração de investimentos. O Rio de Janeiro oferece um ambiente propício para expansão e inauguração de empresas, com credibilidade internacional, estrutura jurídica e regulatória sólidas e aprimoramento da legislação tributária, com benefícios fiscais — afirmou o governador.

Empresas dos setores de petróleo, energia, transporte, saúde e finanças, como a CNOOC, State Grid, CRRC e Genertec, trocaram informações com a comitiva do Governo do Estado. Na reunião, o governador destacou a capacidade do Rio para receber os mais diversos tipos de negócios. Atualmente, o Rio está em segundo lugar no ranking das exportações (13,56%) e na 3ª posição nas importações (10,56%) do Brasil.

— O Rio de Janeiro está preparado economicamente. Hoje, somos responsáveis por 20% da arrecadação nacional, R\$ 460 bilhões por ano. O estado é ainda o segundo maior gerador de empregos. Em fevereiro de 2025, por exemplo, registramos aumento de 85,5% nos postos de trabalho, em comparação com o mesmo período de 2024. O PIB fluminense também está em pleno crescimento há anos. Em 2022, alcançamos a casa dos trilhões e 11,4% do PIB do Brasil está no Rio de Janeiro. Em 2025, a expectativa de aumento é de 3,3% em relação ao ano passado — explicou Castro.

A infraestrutura logística do estado, que conta com 10 portos e três grandes aeroportos, foi apresentada no evento. O Estado do Rio tem mais de R\$ 111 bilhões de investimentos públicos e privados em andamento. Entre os projetos estratégicos em desenvolvimento está o Porto do Açu, condomínio industrial com capacidade para se tornar o segundo porto brasileiro e Zona de Processamento de Exportação (ZPE).

—O Rio de Janeiro também é referência em energia limpa e já realiza estudo para implantar eólicas offshore. São 15 projetos em fase de licenciamento. O Rio aposta na energia solar e já está entre os dez estados de maior geração no Brasil. Além disso, temos capacidade para produção de hidrogênio verde e azul — finalizou o governador.

Governador se encontra com o vice-prefeito de Pequim Jin Wei, para fortalecer relações entre o Rio e a cidade chinesa — Em missão na China, o governador Cláudio Castro se reuniu, no dia 17 de abril (quinta-feira), com o vice-prefeito de Pequim, Jin Wei, para discutir o fortalecimento das relações bilaterais com a cidade — capital mais populosa do mundo — e a China, principal parceira comercial do Estado do Rio. Durante o encontro, Castro destacou algumas das

principais atividades econômicas fluminenses, como petróleo e gás.

— O Rio de Janeiro, assim como Pequim, tem vocação para ser um centro de diálogo internacional. Queremos ampliar a cooperação com a cidade, que é referência mundial. Nossa principal atividade é a energia. Somos o maior produtor de petróleo do Brasil, com 89% da produção, e de gás natural, com 76%. Além disso, estamos na segunda posição na fabricação de biogás: 327 milhões de m<sup>3</sup>/ano. E primeiro de biometano, com 80,3 milhões de m<sup>3</sup>/ano. A meta é fomentar o intercâmbio com instituições chinesas — afirmou o governador.

Nos últimos cinco anos, a exportação do Rio com a China cresceu 67,6%, passando de US\$ 9,7 bilhões em 2019 para US\$ 16,7 bilhões em 2024. No ano passado, as importações somaram US\$ 1,72 bilhão. Além disso, 18% de tudo o que o Brasil vendeu para o país asiático teve como origem o Rio de Janeiro, colocando o estado como o que mais exportou para a China. Mais de 95% das exportações são concentradas em commodities: óleos brutos de petróleo, minérios de ferro e óleos refinados.

— Foi muito importante esse encontro para abriremos mais espaços de cooperação entre Pequim e o Rio de Janeiro para trocas de experiências— ressaltou Jin Wei.

Após a reunião, o governador conheceu o projeto de controle energético da sede da prefeitura, que usa energia renovável, modelo também adotado pelo Governo do Estado em prédios da administração pública. A ideia é ampliar a utilização de energia limpa em escolas e hospitais, incluindo energia solar e a busca por fontes como a hídrica, eólica e geotérmica.



# MDIC RETOMA SEGURO DE CRÉDITO À EXPORTAÇÃO PÓS-EMBARQUE

**A**s micro, pequenas e médias empresas podem se proteger de riscos associados às exportações. O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC) retomou o seguro de crédito à exportação (SCE) pós-embarque, interrompido em 2019.

O novo seguro está disponível para empresas com exportações anuais de até US\$ 3 milhões e faturamento anual de até R\$ 300 milhões. No fim do ano passado, a pasta havia lançado o SCE na fase pré-embarque, quando a mercadoria ainda não foi embarcada.

“Com essas duas garantias, o governo age nas duas pontas [pré e pós-embarque] para assegurar às empresas maior capacidade para exportar mais e fortalecer sua presença no comércio exterior. Qual é o nosso objetivo? Estimular as micro, pequenas e médias empresas brasileiras a vender seus produtos lá fora no exterior, gerando empregos de qualidade e renda para a nossa população”, disse o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, em vídeo gravado nas redes sociais.

## Proteção

A modalidade pós-embarque do seguro de crédito protege o exportador ou o financiador contra o não-pagamento da exportação. Na prática, permite que o exportador conceda a seus clientes estrangeiros condições de venda mais atrativas, com o pagamento a prazo. Essa proteção também facilita que bancos antecipem valores a receber, permitindo que o exportador receba à vista, mesmo oferecendo pagamento a prazo ao comprador da mercadoria em outro país.

## Juros mais baixos

Tanto no pré como no pós-embarque, o SCE traz um benefício adicional ao promover o acesso a melhores condições de financiamento. Isso acontece porque o SCE reduz o risco para os bancos que concedem crédito ao exportador, seja como capital de giro pré-embarque seja como refinanciamento de crédito ao importador na fase de comercialização.



## Quem pode contratar e requisitos

- Empresas exportadoras com faturamento anual de até R\$ 300 milhões. Essa é a regra geral para que sejam consideradas micro, pequenas e médias empresas.
- Receita anual de exportações de até US\$ 3 milhões, para contratar o SCE pós-embarque;
- Receita anual de exportações de até US\$ 5 milhões, para contratar o SCE pré-embarque.

## Vantagens

- Não há exigência de contragarantias (ativos que o exportador tem de oferecer para obter o seguro);
- Modalidade de garantia adicional, que pode ser útil às empresas com dificuldade em obter outros tipos de garantias;
- Não compromete o limite de crédito do exportador;
- Não há valor mínimo de exportação;
- Não há restrição de produtos ou serviços elegíveis.

## Prazo de cobertura

Na fase pós-embarque, o SCE cobre operações de exportação com prazos até dois anos. Na fase pré-embarque, são 180 dias.



## COMERCIALIZAR COM O EXTERIOR ESTÁ MAIS ÁGIL E ECONÔMICO

**A**espera pela entrega da importação internacional vai passar a ser mais curta no Brasil com as mudanças que estão sendo implantadas no Portal Único do Comércio Exterior pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e pelo Ministério da Fazenda. Com novos recursos, que começaram ser adotados desde o fim do ano passado, o processo de desembaraço das importações tem início logo que a carga sai do país de origem. Isso é válido tanto nas importações transportadas por navio para o Brasil, o chamado “despacho sobre águas”, quanto para importações vindas por avião, o “despacho sobre nuvens”.

“Quando o navio sai do país de origem com a carga ou quando o avião decola do aeroporto com os produtos comprados lá fora, o importador já pode fazer a declaração de importação antecipada. Não precisa mais esperar a carga chegar ao Brasil para iniciar o processo”, explicou o vice-presidente e ministro do MDIC, Geraldo Alckmin. “E a economia com isso é enorme, pois cada dia em que o produto fica parado no terminal alfandegário representa um custo de 0,8% do preço total da carga”, acrescentou. Ou seja, para uma carga de US\$ 1 milhão, um dia parado gera um custo diário de US\$ 8 mil para a operação.

Anteriormente, para liberar uma carga, era necessário esperar sua chegada a um porto ou aeroporto brasileiro e aguardar o terminal alfandegário atestar a presença da carga no Brasil. Só nessa etapa eram gastos de 2 a 3 dias de um tempo médio total de 9 dias para a operação de importação. Somada às demais evoluções provenientes do programa Portal Único, a expectativa é de que esse prazo seja reduzido para 5 dias.

Até o ano passado, apenas grandes importadores certificados no Programa OEA tinham o benefício do registro antecipado da declaração de importação. Esse grupo é responsável por 25% das importações, mas representa apenas 1% do total de importadores. Com o novo processo de importação, qualquer importador pode fazer a declaração antecipadamente, basta se registrar no Portal Único de Comércio Exterior para utilizar essa facilidade. Ao todo, 28 mil empresas brasileiras estão operando no comércio exterior.

### Portal Único

O Portal Único é uma iniciativa liderada pela Secretaria de Comércio Exterior do MDIC e a Secretaria Especial da Receita Federal do Ministério da Fazenda para reduzir a burocracia, o tempo e os custos nas exportações e importações brasileiras, a fim de atender com mais eficiência às demandas do comércio exterior. Sua implementação foi iniciada em 2014 e está sendo realizada de forma modular, em substituição ao Siscomex antigo. O programa já processa 100% das exportações brasileiras e até o fim do ano estará 100% implantado, contemplando também todas as importações. Com as mudanças, estima-se uma economia anual de mais de R\$ 40 bilhões para os operadores privados.



# CANAL DOURADO REDUZIRÁ TEMPO DE TRANSPORTE E CUSTOS ENTRE BRASIL E CHINA



**A** nova rota marítima direta entre a China e o Brasil começou a operar oficialmente nesta semana, estabelecendo uma conexão inédita entre o Porto de Gaolan, na cidade de Zhuhai, e os portos brasileiros de Santana (AP) e Salvador (BA). A iniciativa representa um avanço significativo nas relações comerciais entre os dois países, com impactos logísticos, econômicos e geopolíticos, especialmente para as regiões Norte e Nordeste do Brasil. Além disso, reforça a posição do país como parceiro estratégico da China.

Fruto de acordos bilaterais firmados entre os governos brasileiro e chinês, a nova rota simboliza um momento de cooperação econômica e tecnológica. A conexão direta entre o Brasil e a Ásia ampliará o acesso a mercados emergentes da América do Sul, fortalecendo o papel dos portos brasileiros na logística global. O novo corredor marítimo atende diretamente zonas estratégicas de produção agrícola e mineral, consolidando os portos de Santana e Salvador como hubs para o escoamento de produtos como soja, minério de ferro, carne bovina e celulose, além de facilitar a importação de insumos industriais e tecnológicos vindos da Ásia.

Entre janeiro e março de 2025, a Bahia exportou aproximadamente US\$ 1,2 bilhão para a China e importou US\$ 800 milhões em produtos chineses. Com a nova linha direta, a expectativa é de aumento no fluxo comercial, geração de empregos e atração de investimentos em setores como energia renovável, logística e tecnologia.

O Porto de Salvador possui capacidade para receber navios de até 150 mil toneladas de porte bruto, operando com alta eficiência nas operações de carga e descarga. Já o Porto de Gaolan, na China, é o único de águas profundas na região e movimenta até 160 milhões de toneladas por ano.

Outro porto brasileiro beneficiado pela ampliação das rotas com a China é o Porto do Pecém, no Ceará. O terminal passou a integrar o Serviço Santana, operado pela MSC e APM Terminals, reduzindo o tempo de viagem da China para o Ceará para cerca de 30 dias. A expectativa é de que a movimentação aumente em até 10%, com destaque para o comércio de frutas, castanhas, granito e equipamentos industriais.



## BRASIL LANÇA CERTIFICAÇÃO INÉDITA PARA EXPORTAÇÕES AÉREAS

Com o objetivo de modernizar e integrar as operações de exportação via transporte aéreo, o Ministério de Portos e Aeroportos anuncia a criação do Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado Integrado Anac (OEA-Integrado Anac). A iniciativa, fruto de parceria entre a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a Receita Federal, foi oficializada neste mês por meio de portaria conjunta e visa impulsionar a competitividade do Brasil no comércio exterior, reduzindo burocracias e custos logísticos.

A certificação inédita será destinada a empresas exportadoras que utilizam o modal aéreo, permitindo que suas cargas sejam tratadas com mais agilidade, segurança e prioridade. Entre os principais benefícios estão o agendamento para descarregamento nos terminais, a classificação como “carga conhecida”, com tratamento diferenciado por parte das companhias aéreas e aeroportos e a dispensa da inspeção primária, o que reduz significativamente o tempo de processamento.

Em 2024, o Brasil movimentou 394,6 milhões de quilos em cargas aéreas destinadas ao exterior. Em 2025, os dados consolidados de janeiro e fevereiro apontam para uma movimentação de 59,1 milhões de quilos. A expectativa é que, com a implementação do programa, esses números sejam ainda maiores, acompanhados de maior eficiência e menor custo por operação.

O OEA-Integrado Anac também contribui diretamente para a redução de prazos. Atualmente, muitas empresas precisam disponibilizar suas cargas com até 12 horas de antecedência ao voo. Com a certificação, esse tempo poderá ser otimizado, o que representa um ganho expressivo em planejamento e capacidade de resposta à demanda internacional.

As empresas interessadas em obter a certificação OEA-Integrado Anac já podem solicitar a habilitação por meio do Portal Único do Comércio Exterior (Siscomex). O processo é simples e digital, com os seguintes passos:

- acessar o Portal Único Siscomex;
- selecionar a opção “Habilitar Empresa”;
- preencher o formulário e escolher as opções desejadas;
- o sistema analisa os dados da empresa e emite um parecer;
- se aprovado, a empresa está habilitada;
- caso sejam necessários documentos adicionais, será apresentada uma lista a ser enviada.

**A DU-E foi desembaraçada dentro do prazo de vigência do Ato Concessório de Drawback Integrado Suspensão, mas ainda não ocorreu o embarque (a carga está liberada para embarque). Podemos considerar como cumprido o compromisso de exportação?**

De acordo com o inciso I, art. 32 da Portaria Secex nº 44/2020, entende-se cumprido o compromisso de exportação com a destinação ao exterior do produto a exportar pela beneficiária do regime. Além disso, conforme art. 33 da Portaria Secex nº 44/2020, para fins de comprovação da exportação, serão consideradas a data de embarque da DU-E e a data de emissão da nota fiscal de venda ao exportador ou à empresa industrial exportadora. Portanto, a carga desembaraçada, mas sem comprovação do embarque, não comprova o regime.

**Na elaboração da DU-E, no campo "Via Especial de Transporte", qual situação pode-se utilizar a opção "MEIOS PRÓPRIOS"?**

Conforme Notícia Siscomex Exportação nº 25/2018, deverá utilizar a opção "MEIOS PRÓPRIOS" quando uma carga exportada for movimentada por seus próprios meios, como uma aeronave ou um veículo que não dependa de qualquer outro veículo para realizar seu transporte. Lembramos que, não se enquadra na situação de exportação que possui um veículo e transportará carga para o exterior.

**Em um processo de importação, qual a diferença entre despacho aduaneiro e desembaraço aduaneiro?**

- O Despacho de Importação é o procedimento mediante o qual é verificada a exatidão dos dados declarados pelo importador em relação à mercadoria importada, aos documentos apresentados e à legislação específica - ver art. 542 do Decreto nº 6.759/2009 - Regulamento Aduaneiro.

- Desembaraço Aduaneiro na Importação é o ato pelo qual é registrado a conclusão da conferência aduaneira - ver art. 571 do Regulamento Aduaneiro.

Ou seja, o despacho é o início do processo com a conferência das informações (artigo 1º da Instrução Normativa SRF nº 680/2006) e o desembaraço é o final do processo de conferência com a liberação da mercadoria (artigo 48 da Instrução Normativa SRF nº 680/2006).

**Registrou-se várias declarações de importação com o antidumping provisório, e agora, com a efetivação da medida, houve uma redução nos valores compensatórios. Gostaríamos de saber se a legislação permite a restituição da diferença do antidumping pago a maior durante o período provisório?**

O Decreto nº 8.058/2013, arts. 140 e 141, estabelece que:

*"Art. 140 - O importador de um produto sujeito ao direito antidumping pode solicitar a restituição de direitos antidumping definitivos pagos, caso seja demonstrado que a margem de dumping apurada durante o período de revisão é inferior ao direito vigente.*

*Art. 141 - A revisão para restituição deve ser solicitada pelo*



*importador interessado por meio de petição escrita, fundamentada com provas de que o valor de direitos antidumping pagos foi superior ao que seria devido, caso o direito fosse calculado com base na margem de dumping apurada no período de revisão.*

*§ 1º - Meras alegações não serão suficientes para atender às exigências desta subseção.*

*§ 2º - São partes interessadas na revisão de restituição o peticionário e os produtores ou exportadores aos quais se aplica um direito antidumping individual.*

*§ 3º - Caso o país exportador não seja considerado uma economia de mercado, deve ser indicado o produtor do país substituto utilizado no procedimento anterior à revisão para apuração do valor normal."*

Portanto, entendemos que, por meio de petição, a Receita Federal pode ser solicitada a restituir o valor pago a maior, ficando a critério da Receita a decisão sobre o deferimento do pedido.

**É permitida realizar importação de mercadoria da Argentina, Paraguai ou Uruguai em moeda nacional (Real Brasileiro)? Qual é a legislação aplicável?**

Os casos de importação entre países membros do Mercosul (Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai), é possível realizar a negociação por meio do SML - Sistema de Pagamentos em Moeda Local.

Este sistema foi criado por meio de um convênio bilateral entre os Bancos Centrais do Brasil e dos países participantes, com o objetivo de permitir a liquidação das operações comerciais nas moedas locais de cada país.

Legislação pertinente:

- Instrução Normativa RFB nº 885, de 06/11/2008 - Certificado de Origem

- Decreto nº 6.374, de 18/02/2008 - Incorpora o ACE-18 - Transações Comerciais em Moedas Locais

- Resolução CMN nº 5.069, de 20/04/2023 - Funcionamento

- Circular Bacen nº 3.707, de 16/06/2014 - Argentina

- Circular Bacen nº 3.734, de 26/11/2014 - Uruguai

- Circular Bacen nº 3.907, de 03/08/2018 - Paraguai

O processo de pagamento é iniciado pelo importador que registra a operação junto a uma instituição financeira, na moeda do exportador (Peso argentino/uruguaio ou Guarani paraguaio), e efetua o pagamento em sua moeda (Real), com base em uma taxa de câmbio negociada com a instituição financeira. Esta taxa terá como base a taxa SML, obtida através do real (brasileiro) e do peso (argentino/uruguaio) ou guarani (paraguaio).