Cenário do
revista Transporte

ANO XIV - EDIÇÃO 55 - 2020

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

# Fiscalização de pesos no Uruguai causa controvérsias

Mala Direta Postal Básica
9912341225-DR/RS
ABTI
CORREIOS

Transportadores brasileiros e uruguaios consideram rígidos os controles. Mas as rodovias têm excelente conservação.

## Em meio à pandemia, o Transporte Internacional não parou!

## América Latina terá recessão de 5,2% em 2020, projeta FMI

ABTI

Rua General Bento Martins, 2350 - Uruguaiana/RS - Brasil
Fone: +55 (55) 3413-2828 - abti@abti.org.br
www.abti.org.br

# Entre em contato conosco!
# Estamos à disposição para atendê-lo.

**Gladys Vinci**
**Diretora Executiva**
internacional@abti.org.br
skype: internacional.abti

**Amarildo Fernandes**
**Finanças**
financeiro@abti.org.br
skype: financeiro.abti
Ramal: 207

**Gladenir Vargas**
**Secretaria Executiva**
secretaria@abti.org.br
skype: secretaria.abti
Ramal: 204

**Paulo Rocha**
**Comercial**
projetos@abti.org.br
Skype: projetos.abti
Ramal: 208

**Diana Espindola**
**Registros e Licenças**
licencas@abti.org.br
skype: licencas.abti
Ramal: 203

**Amanda Busnello**
**Registros e Licenças**
atendimento@abti.org.br
skype: atendimento.abti
Ramal: 209

**Taciana Machado**
**Registros e Licenças**
apoio@abti.org.br
skype: apoio.abti
Ramal: 205

**Gabrielly Correia**
**Assistente executiva**
executivo@abti.org.br
Skype: executivo.abti
Ramal: 209

**Katielli Saraiva**
**Comunicação e Marketing**
imprensa@abti.org.br
skype: imprensa.abti
Ramal: 202

**Maria Isabel Ramos**
**Comunicação e Marketing**
marketing@abti.org.br
skype: marketing.abti
Ramal:202

associacaoabti associacaoabti associacaoabti abti

"A ABTI entrou em cena com toda a efetividade possível"

# O Transporte Internacional não parou

Em meio ao processo de fechamento desta edição fomos atingidos pela pandemia do Covid 19 e consequente paralização da maioria das atividades econômicas. Foi neste contexto que mais uma vez que a ABTI entrou em cena com toda a efetividade necessária, tornando possível o prosseguimento do transporte rodoviário internacional de cargas. Nos primeiros dias do estabelecimento de restrições a Associação teve que interceder junto à Embaixada do Brasil em Buenos Aires e à ANTT para obter a liberação de motoristas brasileiros que ficaram isolados ou retidos por conta de decisões de autoridades argentinas.

Também desde os primeiros momentos da definição de políticas públicas de lockdown nossa Entidade manteve interlocuções com a FADEEAC e ATACI, entidades coirmãs da Argentina, a fim de que fosse assegurada a condição de atividade essencial ao transporte internacional de cargas, para que o setor não parasse. O apoio da Confederação Nacional do Transporte – CNT e do Sest Senat mediante a disponibilização de kits de higiene, álcool e máscaras, foi providencial para que os motoristas pudessem entrar na Argentina e seguir trabalhando. Estas foram algumas das medidas que tiveram o acompanhamento da ABTI e asseguraram que o transporte não tenha parado, ainda que implicitamente tenha tido uma redução. Desde o início das restrições e redução de horários de atendimento, a nossa Associação passou a monitorar diariamente o fluxo de caminhões nas principais fronteiras, como forma de acompanhamento da fluidez dos processos de fronteira.

Um mês após o início das restrições, a exportação de Uruguaiana já apresentava apreciável recuperação do movimento. A importação não teve igual retomada, presumivelmente devido ao lockdown da Argentina e à redução das atividades em São Paulo. Constatou-se também que a fronteira de São Borja-Sto.Tomé não teve a mesma recuperação, e o diagnóstico é que isso se deve ao setor automotivo, que utiliza mais esta fronteira.

O que se observa dentro desta crise sanitária e seus reflexos econômicos, é uma gradual retomada das atividades, ainda que a normalidade não seja plena.

Francisco Carlos Gonçalves Cardoso
*Presidente da ABTI*

Matéria de Capa

19

# Controvérsias sobre fiscalização de pesos nas rodovias do Uruguai

Critérios de estabelecimento de limites de pesos para determinadas configurações resultam em multas e problemas para transportadores brasileiros. Autoridades do setor de transporte do país ressaltam rigor técnico e qualidade de suas rodovias.

ABTI promove reunião com ANTT em Porto Alegre

06

COLFAC Uruguaiana consolida avanços através da interlocução com operadores do transporte internacional

10 e11

Articulações da ABTI contribuíram para manter operações do Transporte Internacional durante a pandemia

12-15

# Sumário

ANO XIV - EDIÇÃO 55-2020

**INTERNACIONAL**
Transporte internacional demanda reforma tributária para simplificar atividades **07**

**ENTIDADE**
Projeto da nova sede foi encaminhado à prefeitura **09**

**GERAIS**
Associação reúne-se com Detran/RS para buscar ajustes nos registros de veículos **11**

**INTERNACIONAL**
Associação acompanha diariamente fluxo nas fronteiras durante a pandemia **14 -15**

**INTERNACIONAL**
Recessão afeta economia mundo afora: FMI projeta recessão de 5,2% em 2020 na América Latina **16 -17**

**JURÍDICO**
Coronavírus abre lacuna para contribuintes atrasarem pagamento de impostos sem penalidades **26- 27**

**ARTIGO**
A Covid-19 e a redução do comércio internacional **28-29**

**ASSOCIADOS**
Coopercarga comemora 30 anos **31**

**ASSOCIADOS**
Transporte internacional perde José Schwanck **32-33**

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

**DIRETORIA EXECUTIVA**
**Presidente**
Francisco Carlos G. Cardoso
**Vice-Presidente**
Glademir Zanette
**Diretor Administrativo**
José Paulo Silveira
**Diretor Técnico**
Mauir S. Chaves
**Diretor de Assuntos Políticos**
Jorge Antônio Lanzanova
**Diretores de Relações Institucionais**
Urubatan Helou
Sergio Maggi Junior

**CONSELHO DIRETOR**
**Diretores**
Ezequiel Roman
Marcos Egídio Battistella
Lenoir Gral
Juan Carlos Castro Pastor
Fernando Cordenonsi
Osni Roman
Clóvis Dall'Agnol

**CONSELHO FISCAL**
**Presidente do Conselho Fiscal**
Paulo Cesar Maia Oliveira
**Conselheiro Fiscal Efetivo**
Nolar Vicente Sauer
Valmor Scapini
**Conselheiro Fiscal Suplente**
José S. Schwanck (em memória)
Edgardo José Gasparrini

**CONSELHO EDITORIAL ABTI**
**Diretor Administrativo**
José Paulo Silveira
**Diretora Executiva**
Gladys Vinci
**Secretária Executiva**
Gladenir Vargas
**Jornalismo**
Katielli Saraiva
Maria Isabel Ramos

**COMERCIAL**
Paulo Rocha
projetos@abti.org.br

**REDAÇÃO**
**Editor Responsável**
Jornalista Paulo Ziegler
paulo@plusagencia.com.br

**PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃO**
Plus Comunicações

**ARTE**
Billy James Stringhini

**IMPRESSÃO**
Kunde Indústrias Gráficas Ltda.

**Tiragem desta Edição**
3.000 exemplares

# Reunião com ANTT em Porto Alegre versa sobre CIOT e pautas internacionais

Com o propósito de estar próxima de seus associados, e tendo em conta que Porto Alegre e os municípios da região metropolitana concentram muitas empresas que também operam no transporte internacional, a ABTI realizou no dia 19 de fevereiro, na sede do SETCERGS, uma reunião para tratar sobre a Resolução ANTT nº 5.862 que versa sobre o CIOT, e para definir as pautas para as próximas Reuniões Bilaterais e do SGT nº 5.

O encontro reuniu cerca de 180 pessoas, entre empresários, representantes do setor e de órgãos reguladores. Foi uma atividade conjunta com a Federação das Empresas de Logística e de Transporte de Cargas no Rio Grande do Sul – FETRANSUL, com o Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística da Fronteira Oeste– SETAL, e com o Sindicato das Empresas de Transportes de Carga e Logística no Estado do Rio Grande do Sul – SETCERGS.

A reunião foi aberta pelo advogado Fernando Massignan, assessor jurídico tributário da ABTI, que fez uma explanação sobre o Código Identificador de Operação de Transportes (CIOT). Apesar de ter sido implementado em 2012, ele tem gerado muitas dúvidas para os transportadores, sobretudo após a publicação da Resolução ANTT nº 5.862, de 17 de dezembro de 2019, que instituiu o CIOT para todos os contratos de transporte. Rosimeire Lima de Freitas, superintendente da SUROC, respondeu as indagações dos presentes, assinalando que a ANTT atua em prol de bem atender as entidades e demais representações do setor. Freitas completou que a Agência vai incluir no seu site um conjunto de perguntas/respostas para as dúvidas mais frequentes sobre o CIOT.

*Francisco Cardoso, presidente da ABTI*

Na segunda parte da reunião, o chefe de Assessoria Técnica para o Transporte Internacional de Cargas e Passageiros - ASTEC, Noboru Ofugi, e o chefe substituto da ASTEC, Marcos Antônio Lima das Neves, receberam sugestões de pautas para as Reuniões do SGT nº 5 e Bilaterais Brasil – Peru e Brasil – Argentina. A regulamentação do uso das três marias, a classificação dos veículos, pesos e dimensões e o transporte de produtos perigosos foram os temas propostos.

Ao final da reunião Francisco Cardoso, presidente da ABTI, agradeceu o apoio concedido pelo SETCERGS para a promoção deste evento da Associação na capital do RS, bem como assinalou o prestígio de contar com a participação da Fetransul e do Setal.

# Transporte Internacional pleiteia Reforma Tributária que simplifique o sistema produtivo

No dia 04 de março o presidente da ABTI, Francisco Cardoso, teve uma reunião com Vanessa Canado, assessora especial do Ministério de Economia. O encontro foi no gabinete do senador Luis Carlos Heinze, em Brasília. Cardoso expressou as expectativas do transporte rodoviário internacional de cargas quanto à Reforma Tributária que deverá ser apreciada pelo Congresso Nacional em 2020. Em síntese, o empresário afirmou que o setor espera que esta reforma tenha como foco a simplificação do setor produtivo nacional, tornando as empresas mais competitivas, ao mesmo tempo em que estas mudanças promovam o crescimento do país.

O presidente da Associação aproveitou a oportunidade para destacar a importância do transporte internacional de cargas para a promoção do desenvolvimento nacional e das exportações brasileiras. "Como o setor ainda não tem o reconhecimento como Exportador de Serviços, assinalei à Dra. Vanessa a preocupação de empresários do setor com a unificação de tributos federais, em especial o PIS/COFINS e a manutenção de isenções conferidas pela MP 2.158-35. Realcei de que este pedido não deveria ser entendido como um tratamento setorial diferenciado, mas sim um tratamento de valorização de empresas brasileiras que geram investimento, emprego e contribuem com o comércio exterior nacional e concorrem com operadores de transporte estrangeiros", completou ele.

Canado informou que o governo ainda está concluindo estudos para a apresentação de uma proposta ao Congresso Nacional. Ela frisou que não é intenção do Governo Federal onerar o setor de exportações e que não faz sentido excluir o transporte internacional de cargas de isenções já obtidas. Ao final da reunião, Cardoso informou existir uma Proposta de Emenda à PEC-45/2019, do deputado federal Jeronimo Goergen que contempla as condições do transporte internacional. Ele solicitou o apoio do Executivo Federal à aprovação desta Emenda, revelando ainda a sua confiança de que o setor poderá seguir investindo e gerando empregos no Brasil.

# SEGURANÇA E EFICIÊNCIA NO TRANSPORTE DE CARGAS!

Só em 2019 foram mais de 7,8 milhões de quilômetros rodados sem acidentes

Equipamentos tecnológicos

Motoristas treinados e capacitados

Rastreamento próprio

Atendimento em todo o Brasil e Mercosul

Sistema de controle de velocidade em tempo real

## ESTAMOS PREPARADOS PARA ATENDER A SUA EMPRESA!

+55 11 3526-3526
vendas@ambipar.com
www.ambipar.com

ambipar GROUP

ambipar logistics

Atuação Responsável®
Compromisso com a sustentabilidade

# ABTI encaminha projeto da sede à Prefeitura de Uruguaiana

*Terreno com 800m²*

Após a aquisição do terreno na área central de Uruguaiana, e definido o projeto arquitetônico da futura sede, a ABTI contratou a Construtora Vortex, com escritório na cidade, para analisar o projeto, especificar etapas de execução e orçar a obra.

O terreno de 800 m² abriga uma casa térrea de 250 m². Inicialmente havia o plano de aproveitar o que já está construído, edificando um segundo andar, com espaço maior de salas e auditórios. O projeto final contempla uma área edificada de aproximadamente 600 m².

Os engenheiros da construtora recomendaram a demolição do prédio atual como forma de melhor atender ao projeto. Áreas externas como pátios, garagens, bicicletário, muros, área verde, aproveitamento de águas pluviais, captação de energia solar, fachada e obras civis (elétrica, hidráulica, lógica e climatização) foram consideradas em sua execução, que ainda inclui cortes de árvores, limpeza do terreno e terraplanagem básica. A empresa estimou que se trata de um projeto para ser executado em oito meses.

O passo seguinte ao projeto, já aprovado pela Diretoria, foi o seu encaminhamento à Prefeitura de Uruguaiana. Enquanto tramitam as formalidades legais, a Associação está trabalhando na captação de recursos para viabilizar a execução da obra.

*Projeto Auditório*

*Recepção*

A sede própria da ABTI será na Rua dos Andradas, 1995, no bairro Santo Antônio. O novo local dista 1,3 km da ponte internacional, 400 m da estação rodoviária e 1.000 m do centro da cidade. É uma região com disponibilidade de espaço para estacionamento na rua, e localizada de forma equidistante dos principais hotéis da cidade.

# COLFAC Uruguaiana consagra canal de diálogo

## Multilog mostra que importações tem média de 45 horas para seguir viagem: ainda há muito por fazer

A Comissão Local de Facilitação do Comércio – COLFAC de Uruguaiana voltou a reunir-se em 27 de fevereiro na sede da Receita Federal da cidade. A ABTI, representada por sua diretoria executiva, Gladys Vinci, propôs à Comissão a abordagem da Legislação de Taras, Registro de MIC/DTA, CCT sem upgrade, Programação para desenho do fluxo em Paso de los Libres, assim como a Eficiência Operacional do Porto Seco Rodoviário.

Norteada por uma proposta encaminhada pela ABTI em reuniões anteriores desta COLFAC, a Multilog divulgou que se encontra em período de testes a implementação de um sistema de senhas para acesso de caminhões ao terminal. Uma transportadora foi destacada para fazer experiências a este processo, tratando-se de uma medida que deverá reduzir custos e tempo para o transporte internacional, além de elevar o nível de organização do processo.

Ao divulgar o movimento do Porto Seco de Uruguaiana, constatou-se que janeiro de 2020 teve um aumento de 4% nas importações e uma redução de 5% nas exportações, quando comparados os números com janeiro de 2019. Outras informações relevantes trazidas pela concessionária foram as estatísticas relacionadas ao tempo médio de liberação dos caminhões: em janeiro foi de 45 horas e 53 minutos para importações, e 2 horas e 13 minutos nas exportações. Apenas 27% das importações foram liberadas no mesmo dia, sendo que 12% (382 veículos) tiveram a liberação em prazo superior a nove dias. Estas estatísticas, por si só, plasmam a importância das reuniões das COLFACs como forma de reduzir tais tempos.

A respeito da Legislação de Taras, analisou-se a possibilidade de, assim como estabelecido para os tickets de balança com aferimento no INMETRO, ser aceito o ticket de balança emitido na Argentina, homologado pelo Instituto Nacional de Tecnologia Industrial – INTI. A equipe regional vai fazer estudos sobre a proposta, e caso aprovada, a Alfandega emitirá uma atualização da norma. Carlos Garcia, representante do Ministério de Transportes da Argentina, esclareceu que após consulta com órgãos de Buenos Aires, com o propósito de auxiliar neste processo, defendeu a proposta de incluir a tara no CITV de forma fidedigna aos requisitos exigidos pela Receita Federal. Segundo ele, um estudo de caso será levado à universidade responsável pelo aprimoramento dos certificados.

As limitações impostas pelo Sistema Siscomex, quanto ao registro de MIC/DTA, que admite o registro de no máximo dois CNPJs, ainda que o Acordo Internacional assegure o apontamento de até três, está ocasionando multas aos transportadores por declaração inexata, além de ter que realizar o transbordo das mercadorias. Diante

deste impasse, a ABTI propôs a alteração do sistema, mediante uma consulta à COANA, solicitando orientações sobre o caso. Neste contexto, a Associação sugere aos transportadores que, no caso de importações oriundas da Argentina, (única ligação que o autoriza), em trânsitos aduaneiros à EADI de interior, somente seja utilizado o intercâmbio de tração em processos onde o emissor do CRT seja um dos permissionários.

Desde maio de 2019 a ABTI tem demandado à Receita Federal aperfeiçoamentos nas funcionalidades da DU-E, pois a oscilação do sistema, referente ao Controle de Carga e Trânsito (CCT), está provocando um aumento de custos por conta da duplicidade na redigitação, e em consequência, o incremento de chances de erros, que por sua vez sujeitam o transportador a multas de valores elevados (R$ 5.000,00 por episódio). Vinci lembrou que em agosto do ano passado a Receita Federal havia informado que para atendimento destas demandas, o módulo passaria por melhorias para proporcionar integração de sistema ao registro das manifestações, mitigando a incidência de erros. Porém durante a reunião da COLFAC foi anunciado que a proposta de upgrade do CCT, apesar de planejada e aprovada, ainda não foi providenciada devido à falta de recursos.

Outra proposta de análise, trazida à reunião pela ABTI, foi a programação para desenhar o fluxo em Paso de los Libres, pois segundo a Entidade, é uma medida que pode proporcionar maior transparência do processo. A diretora executiva propôs que nos meses de março e abril seja realizado um mapeamento, desde a saída do veículo da ponte de Uruguaiana, até a saída do Co.Te.Car. Diego Vera, representante da AFIP, esclareceu que já existe um fluxograma que servirá de base para auxiliar e obter um maior aproveitamento do trabalho. De forma proativa, Alfredo Coutinho, coordenador da Área de Controle Integrado (ACI) na Argentina, concordou em fazer um levantamento com os tempos médios de liberação das exportações brasileiras em Paso de los Libres.

As reuniões da COLFAC de Uruguaiana têm se consagrado como um importante canal de diálogo entre operadores do transporte e autoridades, cumprindo destacado papel no encaminhamento de soluções que visem reduzir o tempo de transposição de fronteiras, razão pela qual foram instituídas estas Comissões.

# Reunião no Detran/RS busca resolver problemas nos registros de caminhões

Em 07 de fevereiro a diretora executiva da ABTI, Gladys Vinci, acompanhada dos executivos da Athrol, Jader Pereira e Rodrigo Schmitt, tiveram reunião com Fábio Santos, chefe do Departamento Técnico do Detran/RS, para tratar de inconsistências na base de dados do DENATRAN que têm ocasionado problemas para empresas de transporte internacional. Levando em conta que a ANTT fundamenta seus registros nas informações constantes neste sistema nacional de dados, que também é alimentado pelos Detrans de cada estado, a reunião com o executivo do RS visou instar providências para resolver o problema.

Vinci discorreu sobre casos específicos que vem ocorrendo desde o ano passado, explicando que informações, como a capacidade de carga, são críticas para o transporte internacional podendo, em certos casos, impedir a habilitação de um veículo na ANTT.

Fábio Santos reconheceu que pode haver disparidades e problemas na integração de dados, tendo revelado disposição de corrigi-los. Ele assinalou que a base nacional de dados tem de possuir uniformidade. Schmitt, da Atrhol, destacou o empenho da ABTI na busca de solução para as dificuldades da empresa neste contexto.

As possíveis falhas no sistema, que resultam em dados não atualizados no DENATRAN, têm ocasionado erros na emissão do RNTRC e consequentes interferências nos trâmites aduaneiros. A ABTI, em seu trabalho de suporte aos sócios, tem mantido contato com a Secretária Nacional do Transporte Terrestre, ANTT e DENATRAN, buscando identificar qual o fator responsável por interferir na atualização das informações. A reunião no Detran/RS foi promovida com a mesma finalidade, ainda que o mesmo possa ocorrer em outras unidades da federação.

# ABTI se mobiliza para manter as fronteiras abertas ao transporte

*Horário reduzido provocou filas na ponte*

O início dos eventos de contágio da Covid 19, quase coincidente com a declaração de pandemia por parte da Organização Mundial de Saúde, provocou a reação quase imediata dos governos latino-americanos. O fechamento de fronteiras, associado a medidas restritivas de circulação de pessoas, provocou uma rápida mudança na dinâmica da economia, com reflexos em todas as atividades produtivas. De um modo geral, os governos definiram quais atividades deveriam prosseguir em funcionamento, à parte de uma estratégia de isolamento social, que visou reduzir o contágio.

O transporte rodoviário de cargas, em seu papel de abastecimento, ficou definido como atividade essencial. Mesmo com o fechamento de fronteiras, o transporte rodoviário internacional foi mantido.

No âmbito sanitário, com base na Resolução GMC 21/2008, que versa sobre a *"Declaración de Salud del Viajero em el MERCOSUR"*, Argentina e Paraguai passaram a exigir a declaração de saúde dos motoristas a cada ingresso nestes países. Em acréscimo, o Ministério de Transporte da Argentina através da *Resolución 74/2020*, recomendou a utilização da declaração que credencia as atividades e serviços essenciais definidos pelo Decreto 297/2020. O documento habilita os motoristas a circular pelo país, podendo ser exigido pelas autoridades nacionais ou provinciais. Trata-se de uma Declaração Jurada - *Aislamiento social, preventivo y obligatorio*.

A ABTI, por meio de relatos de associados, tomou conhecimento que motoristas brasileiros em viagem dentro da Argentina durante a entrada em vigência deste decreto, tiveram dificuldades para prosseguir viagem, além de terem sofrido constrangimentos inclusive físicos por parte de autoridades policiais.

Formalmente o Ministério de Transporte da Argentina constituiu um *Comité de Crisis Prevension Covid-19 para el Transporte Automotor*, que emitiu orientações para a adoção obrigatória de medidas estabelecidas pelas autoridades sanitárias, a fim de garantir o funcionamento do setor. O governo definiu rotas autorizadas para o transporte de cargas e exigiu o cumprimento dos requisitos estabelecidos que permitam o livre trânsito de operadores. O uso gratuito de banheiros, o descanso dos condutores e a utilização de instalações para que possam se refrescar, ao mesmo tempo em que deve ser garantido o livre ingresso nas cidades que o transporte exige, foram algumas das determinações.

*O Ministerio de Salud de la Nación*, através das *Resoluciones* nº 568 e 627/2020, obrigou os motoristas ao cumprimento de todas as medidas de prevenção obrigatórias. O uso de máscaras, luvas e álcool em gel durante as atividades fazem parte destas ações, que também incluem evitar aglomerações. Em Buenos Aires, liderado pela Embaixada do Brasil, foi criado um grupo de trabalho que receberá relatos de veículos e/ou motoristas impedidos de prosseguir viagem.

Esta iniciativa foi articulada pela ANTT para acolher as reclamações e informações enviadas pelas transpor-

*Argentina passou a exigir declaração de saúde dos motoristas*

tadoras. A ABTI orientou seus sócios sobre esta estrutura de apoio, colocando-se inclusive como intermediária no encaminhamento de providências. Para tanto, pediu que os eventuais relatos de problemas tivessem como conteúdo o local onde houve a retenção; o órgão fiscalizador; se o veículo está carregado ou vazio; dados completos do motorista (nome, documento e data de nascimento) e contato do mesmo.

Ainda no âmbito da saúde pública, o Brasil adotou medidas proativas para o transporte, em particular para os motoristas. Em iniciativas que tiveram a intercessão de entidades, entre elas a ABTI, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, em 24 de março anunciou que os Centros de Atendimento ao Usuário passariam a fornecer equipamentos de proteção individual (EPI) para os motoristas, incluindo máscaras e luvas, distribuídos nas concessionárias e postos do SEST SENAT no país. Determinou também que os motoristas fossem incluídos na Campanha de Vacinação contra três vírus (H1N1, H3N2 e Influenza B).

*Argentina liberou cobrança de pedágio nas rodovias*

Também para evitar o contato entre pessoas, foi suspenso o funcionamento dos postos com balança de pesagem nas rodovias federais.

No Rio Grande do Sul, com o apoio do senador Luis Carlos Heinze e do deputado estadual do RS, Frederico Antunes, e alinhada outras entidades representativas do transporte, a ABTI solicitou que a Secretaria Estadual de Saúde disponibilizasse doses da vacina para motoristas e demais operadores logísticos do setor, que se tornam vulneráveis tendo em vista as aglomerações diárias em áreas de trânsito de mercadorias e trâmites aduaneiros.

A Associação sustenta que o transporte rodoviário de cargas abrange uma grande cadeia de serviços do comércio exterior, envolvendo servidores públicos, despachantes aduaneiros, transportadores e motoristas, ocasionando um grande fluxo de pessoas. Controlar a disseminação do vírus da gripe pelos espaços onde transitam esses profissionais é medida estratégica de proteção à saúde e bem-estar.

Foram solicitadas 15.000 doses da vacina para a realização da campanha nos recintos alfandegados das fronteiras, mantendo convênios de cooperação para controle e vacinação com o CEREST, prefeituras e concessionárias, garantindo a segurança e transparência do processo.

## Pedido de ações preventivas à ÁNVISA

Tendo em conta que a ANVISA é responsável pelo controle sanitário nas Áreas de Controle Integrado (ACIs) e/ou Portos Secos, a ABTI encaminhou o pedido de providências para a implementação de medidas preventivas essenciais para o enfrentamento da enfermidade.

Nos moldes da Portaria 295, de 18 de março de 2020, a ABTI sugeriu os seguintes procedimentos:

•Motoristas terão que obrigatoriamente passar pelo controle de sintomas da gripe (febre, tosse, falta de ar) assim que ingressar ao Porto Seco, e se for o caso, deverão ser encaminhados aos postos de triagem definidos pela Prefeitura;

•As orientações disponíveis no site do Ministério da Saúde sobre a técnica correta para a higiene das mãos com água corrente e sabonete líquido e/ou álcool devem ser seguidas, sendo os produtos disponibilizados em pontos estratégicos do porto;

•Solicitar, sempre que necessário, a higienização adicional dos ambientes e superfícies (principalmente as mais tocadas);

•Manter os ambientes ventilados, com as janelas abertas sempre que possível.

## Receita Federal reduziu horários de atendimento

Um fator crucial para a manutenção das operações de transporte nas fronteiras é o atendimento das autoridades aduaneiras. Desde 23 de março a Receita Federal adotou um horário reduzido de expediente: a liberação de todos os caminhões no Terminal Aduaneiro da BR-290 passou a ser das 9h às 15h, de segunda a sábado e de 8h às 14h aos domingos. O horário de liberação de caminhões de exportação no Porto Seco Rodoviário de Uruguaiana passou a ser das 9h às 14h, de segunda a sábado. E no Centro Unificado de Fronteira – CUF, de São Borja a liberação de caminhões de exportação passou a ser das 9h às 14h, de segunda a sábado.

Do outro lado da fronteira, em Paso de los Libres, a Associação trabalhou junto ao Ministério do Interior para manter o atendimento do Centro de Agentes de Transporte Aduaneiro, que no dia 20 de março anunciou a interrupção das atividades na importação argentina (exportação brasileira), motivada pela falta de cuidados e pelo acesso livre na sala de ajudantes. Mais de 50 pessoas

compartilhavam o mesmo ambiente, lado a lado, e não havia nenhum tipo de controle sanitário no ingresso dos veículos. A ABTI sustentou que neste espaço havia muitas salas vazias que poderiam ser disponibilizadas para evitar aglomerações.

## Prorrogação de validade de CNH e ITV

Antecipando-se aos problemas decorrentes da pandemia e os decretos de emergência sanitária, a ABTI solicitou a prorrogação do prazo de validade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para trânsito na Argentina. Em Reunião Extraordinária Virtual ocorrida no dia 02 de abril entre a ATIT da República Argentina, Subsecretaria de Transporte Automotor e ANTT, foi acordada a prorrogação pelo prazo de 60 dias, a contar desde 6 de abril, da validade da habilitação do condutor CNH/LINTI. Desde logo também ficou ajustado que o prazo poderá ser prorrogado por igual período, caso permaneçam as atuais condições de restrição.

Quanto à extensão do prazo de validade da Inspeção Técnica Veicular no Mercosul, considerando que a Resolução GMC nº 15/06 permite estender a vigência do certificado por um prazo adicional de 30 dias em casos fortuitos ou de força maior, a ABTI solicitou que a ANTT intercedesse junto ao Uruguai e Paraguai para a adoção desta medida, que terminou tendo um acolhimento mais abrangente, pois foi definida a emissão de uma Resolução GMC com todos os países inclusos.

Ainda em caráter de excepcionalidade a Argentina prorrogou a suspensão da cobrança de pedágios até 26 de abril.

# Acompanhamento semanal do fluxo de caminhões nas principais fronteiras

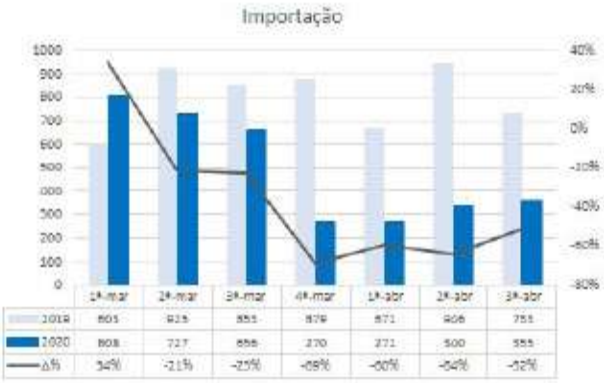
Por sugestão do presidente da Associação, Francisco Cardoso, e visando oferecer subsídios gerenciais às empresas associadas, a ABTI passou a fazer um acompanhamento diário do movimento de caminhões nas principais fronteiras terrestres. Tais informações foram comparadas com igual período do ano passado, possibilitando uma análise mais abrangente e contextualizada, que não se limitou à crise sanitária. Adicionalmente é preciso ter em conta que em meio a este processo a Argentina teve um período prolongado de feriados, o que por si só já teria influência no movimento exportação/importação.

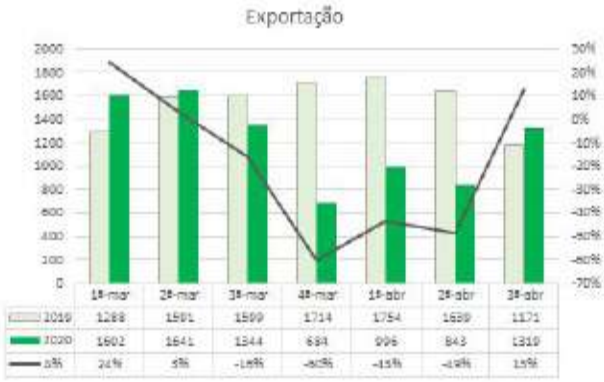
Os gráficos mostram uma considerável reação após um mês de restrições e lockdowns em cada país, sobretudo na fronteira Uruguaiana/Paso de los Libres e em Foz do Iguaçu/Cuidad del Este. O mesmo não ocorreu em São Borja/Santo Tomé, por onde há um trânsito intenso de transporte de automóveis/peças do setor automotivo, pois este setor teve paralizações extensas em suas linhas de produção. Por fim, o transporte Brasil/Uruguai revela um declínio persistente ao longo das quatro primeiras semanas de restrições, revelando um represamento maior do comércio exterior entre os dois países.

*Na segunda semana de abril Foz do Iguaçu operou somente na segunda e terça-feira com Paraguai e até quarta-feira com Argentina*

## Uruguaiana(RS-BR) – Paso de los Libres (AR)

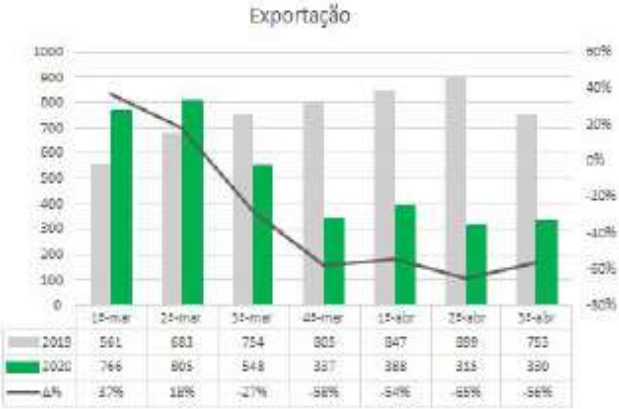
Acompanhamento semanal – comparativo 2019/2020



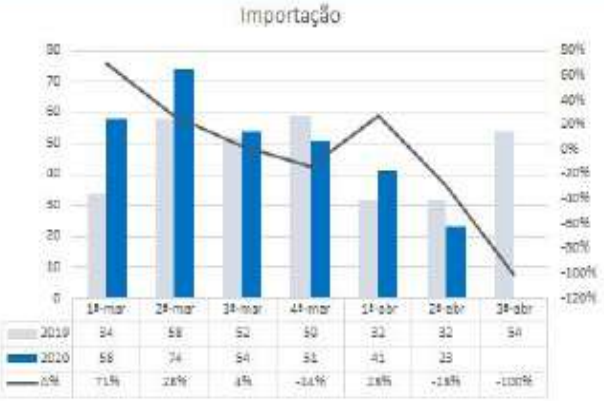

## São Borja (RS-BR) – Santo Tome (AR)

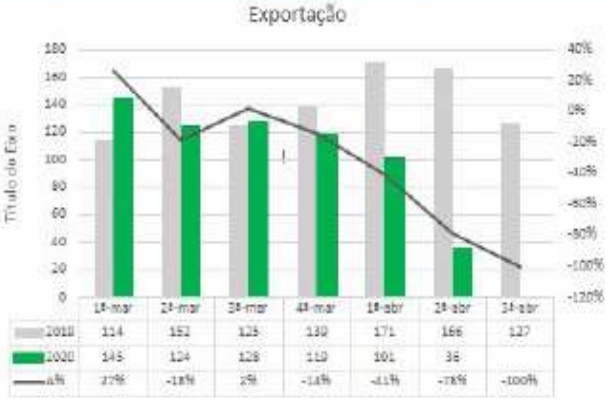
Acompanhamento semanal – comparativo 2019/2020




## Santana do Livramento (RS-BR) – Rivera (UY)

Acompanhamento semanal – comparativo 2019/2020



# Economia mundial em recessão

## Na América Latina recuperação plena será entre 2021 e 2022

Ao longo da primeira quinzena de abril o Fundo Monetário Internacional – FMI e o Banco Mundial divulgaram projeções sobre os efeitos da pandemia na economia mundial. No informe Perspectivas Econômicas Mundiais o FMI estimou que a perda de produção decorrente das medidas de contenção mundial levará à maior recessão desde a grande depressão de 1929. O Fundo prevê uma retração de 3% na economia mundial em 2020.

A análise do FMI pondera a dificuldade ao fomento da atividade econômica, pois a crise decorre de uma necessária contenção de saúde. No entanto, o informe desenha um futuro próximo de melhorias: projeta gradativa redução das perdas no segundo semestre de 2020 e um crescimento médio mundial de 5,8% em 2021, ainda que tal recuperação não reponha os níveis de atividade do período anterior à COVID 19. Antes da pandemia o FMI previa um crescimento de 3,4% para a economia mundial.

Já o relatório do Banco Mundial, sob o título "A economia em tempos de COVID 19", fez projeções específicas para a América Latina e Caribe, que prevê uma retração de 4,6% em 2020 e uma recuperação de apenas 2,6% em 2021. Se as projeções do BM estiverem corretas, o Brasil, por exemplo, só vai recuperar os níveis de atividade econômica "pré-pandemia" em 2022 ou 2023.

| CRESCIMENTO PROJETADO PELO FMI | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|---|---|
| América Latina e Caribe | 0,1% | -5,2% | 3,4% |
| Brasil | 1,1% | -5,3% | 2,9% |
| Argentina | -2,2% | -5,7% | 4,4% |
| Bolívia | 2,8% | -2,9% | 2,9% |
| Chile | 1,1% | -4,5% | 5,3% |
| Paraguai | 0,2% | -1,0% | 4,0% |
| Peru | 2,2% | -4,5% | 5,2% |
| Uruguai | 0,2% | -3,0% | 5,0% |

Segundo o relatório, o impacto econômico da pandemia será forte na América Latina devido ao perfil destes países, muito dependentes da exportação de commodities. Em sua avaliação, a América Latina já emite sinais de "dramático declínio", aos quais se soma o agravante de alta taxa de informalidade nos países do subcontinente.

### O impacto no transporte nacional

O bordão antigo de que o transporte é um termômetro da economia, foi medido pela Confederação Nacional do Transporte- CNT no início do mês de abril. Em pesquisa feita com 776 empresas de transporte de carga e passageiros, que aferiu o impacto da COVID 19 no setor, 85 % delas tiveram redução de demanda já no mês de março.

Vander Costa, presidente da Confederação, destacou que a pesquisa evidenciou uma situação de extrema dificuldade, clamando que o governo deveria apresentar um plano de retomada gradual da economia, devidamente harmonizado com a preservação da vida das pessoas. Enfocando no transporte, Costa demandou ações governamentais como a disponibilização de linhas de crédito e flexibilização na cobrança de impostos.

No quadro abaixo destacamos outras conclusões deste levantamento.

### O TRANSPORTE NO BRASIL E A COVID 19

- 84% das empresas esperam redução no faturamento
- 46% experimentam dificuldades para obter insumos de transporte
- 52% revelam ter dificuldades de fazer entregas
- 70% estão com o caixa comprometido

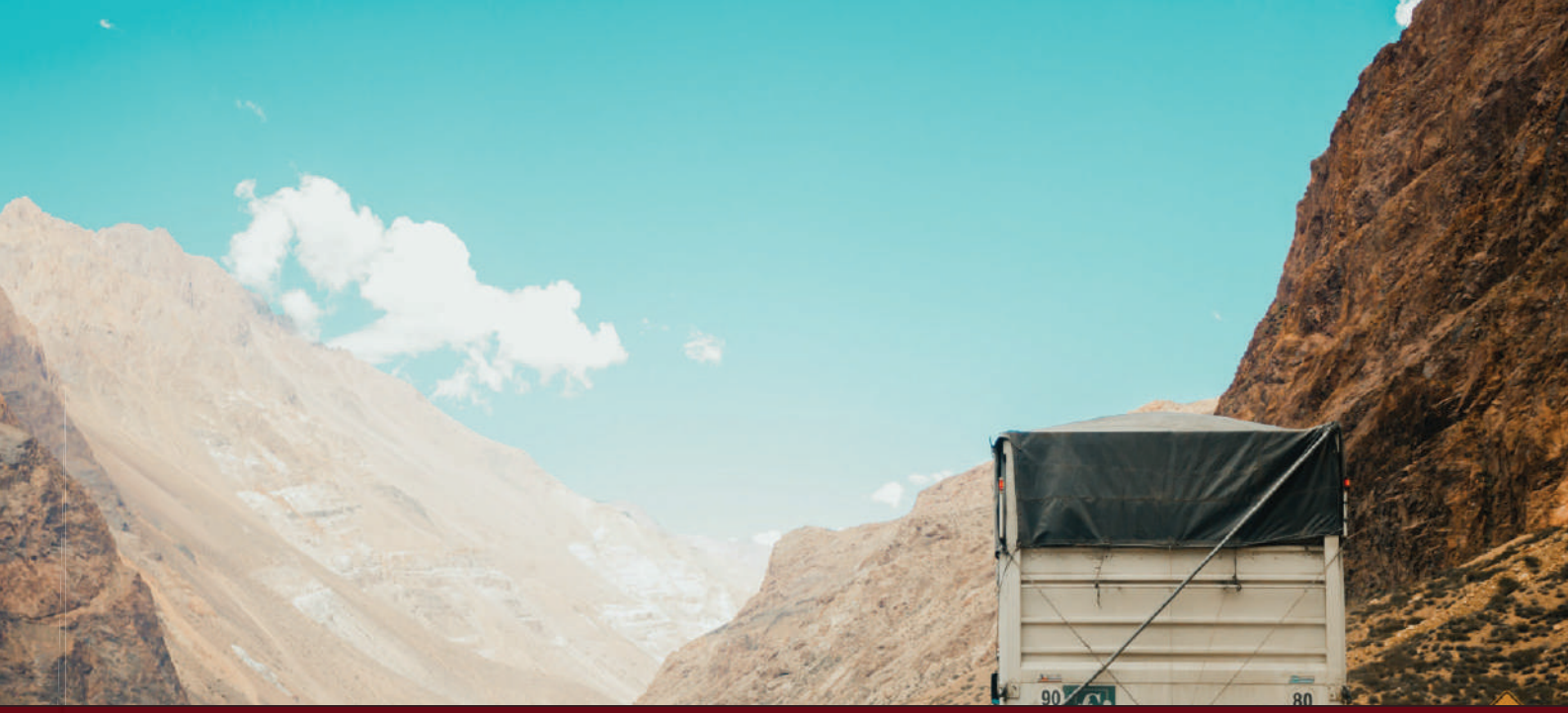
## Transporte internacional experimenta grande redução no primeiro mês de pandemia

Para a Transportes Letsara, de Ijuí/RS, a redução no transporte internacional começou em 15 de março, em função da paralização das indústrias do setor automotivo, que segundo Glademir Zanette, representa 40% de sua atividade. O vice-presidente da ABTI constatou que além da diminuição de cargas, foram verificados alguns problemas burocráticos de fronteira, pela lentidão nas liberações, mas que a empresa contou com o suporte da ABTI, que com agilidade conseguiu resolver. Zanette acredita que a partir de maio, com a volta das indústrias, haverá uma lenta retomada do transporte, acrescentando que está confiante na recuperação da atividade já no segundo semestre deste ano.

A Atrhol Transportes, de Horizontina/RS, verificou que as medidas restritivas adotadas pelos países da região causaram nestes primeiros tempos uma redução de mais de 60% na movimentação de cargas de exportação (out-bound - produtos prontos) / importação (in-bound peças e componentes) no segmento em que atuam: movimentação de máquinas, implementos agrícolas e industriais entre os portos secos de países limítrofes. Além do afastamento social exigido pelos países e a influência das paradas coletivas e de produção das plantas industriais no país, houve um período de adaptação das empresas a novas tecnologias de trabalho a distância (home-office), que foram fatores determinantes desta acentuada redução.

A Atrhol prevê uma gradual recuperação da atividade ao longo do segundo semestre deste ano, e projeta que as exportações vão cair pelo menos 12% a 15% em 2020, devido à queda dos preços e à contração da demanda de serviços agregada, e ao câmbio alterado. Na avaliação da transportadora, as empresas de logística e transporte precisam repensar suas estratégias de atuação no segundo semestre, planejando o comércio inter-regional, fortalecendo a coordenação e a integração de política reversa de embarques, sugerindo iniciativas como a adoção de projetos comportando equipamentos (semirreboques, pranchas, unidades de transporte desenvolvidos para diferentes produtos e mercadorias) em nível regional e internacional, que possam assegurar e dimensionar custo e renda, mantendo o comércio e a cadeia de produção num contexto de troca de menor volume movimentado, por meio de operações mais ajustadas de menores custos, e maior otimização dos equipamentos.

Danilo Guedes, diretor da ABC Cargas, de São Bernardo do Campo/SP, relata que a empresa teve uma redução de 80% no transporte internacional, pois as montadoras de veículos cessaram suas atividades. O empresário estima que o primeiro semestre de 2020 terá uma queda de 40 a 45% neste segmento, e projeta que o acumulado do ano terá uma redução entre 30 e 35%. Guedes acrescenta que na carga geral a empresa não teve maiores problemas para transpor fronteiras, mesmo após o início das restrições, no entanto na modalidade de transporte autopropulsionado (ônibus) as empresas também pararam, fazendo com que este serviço restasse sem atividades após as últimas entregas.



# NOSSA EMPRESA DE MÃOS DADAS, COM O CRESCIMENTO DA SUA FROTA

**Tributação, esse tema gera em você muitas perguntas? Será que sua** empresa está fazendo tudo certo? Vejamos.

Quando se trata de frete internacional, o empresário encontra dúvidas recorrentes sobre o que deve ser tributado, e isso é natural pois a legislação é extensa, e existem muitos *perigos* em pagar de forma errônea, alguns impostos, por outro lado existem alguns benefícios que são desconhecidos pela maioria dos empresários. Você sabia que, prestadoras de serviços de transporte de cargas, que tributam pelo Lucro Real com receitas sujeitas a não-cumulatividade, à oportunidade e possibilidade, direito de efetuar descontos dos valores de PIS e COFINS devidos em certas situações para todas as transportadoras de Frete Internacional e até mesmo de recuperação através de ressarcimento em dinheiro de créditos tributários vinculados a sua atividade.

**Já imaginou poder receber benefícios através de compra de bens e serviços** utilizados como insumos na prestação dos serviços, nos gastos com energia elétrica e energia térmica (inclusive sob a forma de vapor), nas despesas de aluguéis de prédios, galpões e armazéns de cargas, máquinas e equipamentos locados para Empresas de transporte, também, de encargos de depreciação dos caminhões, e de amortização de benfeitorias em prédios próprios e de terceiros, ***ISSO É POSSÍVEL!***

Para resolver todas essas dificuldades e trazer conquistas para empresas de frete internacional, a *COMPASSE – Cia Paranaense de Assessoria Empresarial*, atua no ramo de recuperação de créditos Tributários, reúne uma qualificada equipe de profissionais especializados e com larga experiência de mercado, fornecemos mão de obra em serviços de Assessoria Empresarial, no qual atua diretamente na gestão e administração de créditos tributários, compreendendo os serviços de Auditorias, restituições e compensações de tributos Federais e Estaduais para você, e tudo isso poderá ser realizado uma análise prévia sem custo, conheça!

COMPASSE

***COMPASSE – Cia Paranaense de Assessoria Empresarial,***

**www.compasse.com.br**
**(41) 3029-3337**
**PR/RS/SP/GO**

# Transportadores brasileiros enfrentam problemas com a fiscalização de peso nas rodovias do Uruguai

A rede nacional de rodovias do Uruguai tem uma extensão de 8.600 quilômetros. Nos últimos quinze anos recebeu investimentos para conservação e ampliação na ordem de 1,5 bilhão de dólares. O Ministério dos Transportes e Obras Públicas – MTOP considera sua malha rodoviária bem conservada, o que pode ser comprovado ao se circular pelo país.

Segundo Felipe Martin, diretor nacional de Transportes, órgão responsável pela gestão governamental do modal rodoviário, a preservação da infraestrutura é uma estratégia de Estado que observa uma normatização embasada em experiências internacionais. O culto da boa manutenção das rodovias passa por diversos fatores, sendo o rígido controle do peso de caminhões e ônibus uma de suas bases.

O fato do país não possuir indústria de veículos pesados e semirreboques leva o governo a desenvolver estudos para conhecer os implementos que podem trafegar em suas estradas, apoiando-se também em outras experiências.

*Felipe Martin, diretor nacional de Transportes*

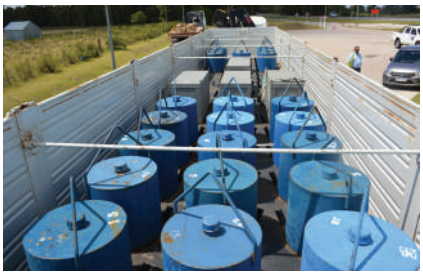
Especialistas da Austrália e do Canadá estão entre os consultores que o MTOP tem contratado para subsidiar sua gestão. Na opinião de Martin, nem todos os implementos rodoviários que se fabrica são adequados ao Uruguai, devendo ser uma competência pública conhecer quais servem para o uso no país, por serem consideradas "configurações amigáveis" à preservação dos pavimentos rodoviários.

## Ênfase ao controle de pesos nas rodovias

A Direção Nacional de Transportes do MTOP conta com uma estrutura especializada para fiscalizar o peso de caminhões e ônibus nas estradas do Uruguai. A Divisão de Engenharia e Transporte pauta seu trabalho em fundamentos técnicos com rígidas referências metrológicas. A tecnologia para medição dos pesos dos veículos é a de movimento a baixa velocidade (WIM). Os cuidados iniciam no Laboratório de Pesagem, com sede em Montevidéu. Nestas instalações são feitas as calibrações dos pesos que vão servir de referência para as

*Laboratório de Pesagem com Certificação ISO*

aferições anuais das balanças nas rodovias. As normas utilizadas observam os parâmetros definidos pelo LATU – Laboratório Tecnológico do Uruguai, organismo responsável pelas questões de metrologia no país. O engenheiro José Larramendi, chefe da Divisão de Engenharia e Transporte, considera o laboratório como parte fundamental da precisão das medições aplicadas nas estradas. Ele entrou em funcionamento no ano de 2004, e desde 2011 detém a certificação ISO 17025. Anualmente o laboratório é auditado pelo organismo certificador ISO do Uruguai, e a cada quatro anos a certificação é renovada. Pelos modelos das normas ISO, a segurança do processo, do laboratório até as estações de pesagem, é totalmente rastreado, garantindo controle e transparência na forma de medir pesos e fiscalizar veículos. O laboratório conta com dois caminhões (cavalo trator + semirreboque) que uma vez calibrados, percorrem as estações, aferindo-as regularmente. Larramendi acrescenta que a segurança viária e um posicionamento estratégico de manutenção das rodovias, se somam aos objetivos da Divisão. O engenheiro é enfático ao ressaltar que o excesso de peso ocasiona danos aos pavimentos rodoviários que não se expressam pela proporção percentual do valores excedentes. Ele explica que um peso por eixo 5% superior ao permitido causa desgastes muito superiores a estes mesmos 5%, em circunstâncias que só são percebidas com o passar do tempo. Indagado sobre os baixos índices de tolerância às pesagens, que desde 2007 são de 5% nos eixos e 3% no peso total, Larramendi justifica que a precisão do sistema permitiu adotar tais indicadores. Acrescenta que outros países empregam as mesmas tolerâncias, como o Chile, Bolívia e Paraguai. Diante do fato de que outras nações praticam índices maiores, como a Alemanha (10%) e Holanda (15%), o engenheiro argumenta que cada país assume tolerâncias de acordo com as concepções estruturais com que foram construídas suas estradas e pontes, admitindo índices mais elevados. Larramendi assinala que no caso do Uruguai há um zelo maior pelas pontes, que não foram projetadas para grandes margens de tolerância de peso, motivo pela qual as autoridades são conservadoras nas análises de ampliação de pesos dos conjuntos rodoviários de transporte.



As rodovias nacionais tem 30 balanças, que são operadas pela CIEMSA, uma concessionária privada. Os controles funcionam 24 horas por dia, com apenas um operador por turno. As estações de pesagem são equipadas com câmeras que registram eventuais evasões de medições, assim como filmam as placas e eixos dos caminhões que foram pesados. As estações também contam com sensores que conferem as dimensões dos veículos, e também inspecionam se a inspeção veicular (ITV) está em dia e se a licença de transporte está ativa. As imagens e informações de peso do veículo são transmitidas em tempo real a uma central de monitoramento instalada no Ministério dos Transportes. Trata-se de um sistema de informações seguro, que não pode ser manipulado. A concessionária, por exigência contratual, tem certificações ISO 9001, 17025 e 20000 (Informação). O MTOP está testando a instalação de duas estações de pesagem com opera-

*Processo de pesagem é todo automatizado*

*Larramendi (centro), enfatiza cuidados com as pontes*

*Operador das balanças registra e envia as pesagens*

ção totalmente remota, com apenas um funcionário gerenciando-as à distância, em Montevidéu.

Em 2019, segundo as estatísticas do Ministério dos Transportes, 3,6 milhões de caminhões circularam pelas rodovias nacionais do Uruguai. Deste total, 2,6 milhões tiveram o peso inspecionado, resultando em 10.400 infrações, o que corresponde a um índice de 0,4% do tráfego inspecionado. Os caminhões brasileiros somam 573 multas neste período, ou 5,5% dos veículos sancionados.

## Central de monitoramento das estações

Em julho de 2018 o Ministério dos Transportes deu início às operações de uma central de monitoramento das estações de pesagem. Instalada no prédio do MTOP, em Montevidéu, a central ampliou o controle do transporte de cargas por rodovias. Tal como as estações de pesagem, funciona 24 horas/365 dias. Em 05 de outubro de 2019 o Centro foi apresentado à opinião pública, conforme notícia divulgada no site da MTOP. Segundo a divulgação, a nova tecnologia trouxe mais eficiência na identificação de infrações e evasões de fiscalização. Felipe Martin, diretor nacional de Transporte, qualificou a central como um salto de qualidade. Ele explicou que as câmeras instaladas nas estações de pesagem registram o ingresso e a saída dos caminhões das balanças, medindo a distribuição de peso por eixo. Em caso de infração, uma luz anuncia o excesso de peso, e estabelece-se o registro da multa numa base de dados do sistema, que notifica de forma digital (correio eletrônico) a empresa proprietária do veículo.

Na notícia, Martin explica que a central é uma forma de trabalhar à distância, em tempo real. Acrescenta que também é uma maneira de controlar o "fator humano", pois os meios eletrônicos consolidam as medições e registros da estação. "Não há possibilidades que alguém passe por fora da balança", agregou o diretor, revelando atenção para que o sistema seja à prova de fraudes ou corrupção.

## Episódios de corrupção nas balanças

Em 27 de junho de 2019 a imprensa uruguaia repercutiu a descoberta de casos de corrupção na fiscalização de pesos nas rodovias nºs 1,5,6 e 11. Uma funcionária graduada da Tesouraria do Departamento de Canelones promoveu uma investigação, tendo comprovado que 16 pessoas, sendo que destas, 11 eram fiscais do Ministério dos Transportes, desde 2017 negociavam a passagem de caminhões com pesos excedentes. Para burlar o sistema de fiscalização eletrônica, os caminhões com sobrecarga envolvidos nas propinas, ou tapavam as placas e cobriam o tag de identificação com papel laminado para inibir a conexão com os sensores, ou simplesmente não passavam pela balança, de forma consentida pelos fiscais. Uma das formas prosaicas de pagar a corrupção, que variava entre R$ 170,00 e R$ 280,00, era arre-

messando o dinheiro, dentro de uma garrafa, pela janela do caminhão. A denúncia foi de que um dos funcionários públicos chegou a arrecadar R$ 56 mil em propinas. Onze pessoas foram presas, sendo uma delas funcionário da concessionária que opera as estações de pesagem.

"No Ministério temos a obrigação de estar atentos às ações que se realizam. O pedágio e as balanças onde se investiu esforço e tecnologia, mas há o aspecto humano, que quando não é cumprido com responsabilidade acontecem coisas como estas", declarou Victor Rossi, ministro dos Transportes, por ocasião destas denúncias, agregando que existem funcionários que buscam vantagens pessoais, exigindo ações para "limpar" o sistema e atuar com força para tais questões que sempre são uma ameaça, concluiu o ministro.

*Ministério dos Transportes*

# Brasileiros revelam preocupação com critérios de fiscalização

Transportadores brasileiros que operam para o Uruguai tem expressado crescente insatisfação com a fiscalização de peso dos caminhões. Mesmo que conheçam e pratiquem a legislação acordada no Mercosul, sentem-se inseguros diante de reiteradas penalizações definidas por limites de peso que são desconhecidas dos acordos.

Glauco Warpechowski, diretor comercial da Transportes Letsara, queixa-se de multas, supondo que a legislação levada em conta é exclusivamente a interna do Uruguai, e não a do acordo do Mercosul, infringindo-a. Para ele, circunstâncias de interpretação devem observar uma lógica, pois há a configuração do implemento e ou equipamento com as devidas especificações técnicas, o que possibilita que se chegue a análise precisa.

A medida que o Uruguai não compartilha as experiências e resultados dos demais países do bloco, que utilizam determinados modelos de configuração de implemento e ou equipamento, sejam eles de preservação das vias, distribuição do peso, entre outros, estabelece-se uma zona nebulosa que ocasiona custos desnecessários ao transporte, além de provocar dúvidas sem os devidos esclarecimentos. O executivo da transportadora aponta que seria desejável que as autoridades uruguaias divulgassem com clareza os pesos admitidos em composições mais novas, quando equiparadas com modelos mais "antigos" e tradicionais do transporte, como os constantes na Resolução GMC 65/08.

Warpechowski entende que o propósito de "facilitar" o comércio, negócios e prestação de serviços entre os países componentes do Mercosul se rompe com esta postura de aplicar a legislação interna do Uruguai e não o acordo firmado. Ele, ampliando a extensão deste problema além dos transportadores, entende que os custos decorrentes destes problemas são um assunto de mercado, pois quem está subsidiando este são os consumidores na linha final de aquisição dos produtos, sejam eles na matérias-primas, subprodutos ou produto final. Isso gera perda de competitividade às indústrias situadas no Mercosul, resume ele.

A Expresso Hércules, a exemplo de outras empresas brasileiras com semirreboques equipados com eixos distanciados, tem encontrado dificuldades em entender as razões para multas em veículos configurados no modelo popularmente chamado de "vanderleia". Em janeiro passado, NIlvo Fristsch, diretor da transportadora, solicitou orientação para a ABTI. Ele ponderou que na multa recebida pela empresa o PBT permitido foi de somente 41,4 ton, e o peso máximo permitido na Carreta foi de somente 7,767 ton/eixo. Seu entendimento é de que conforme normativa do próprio MTOP no Uruguai, um conjunto formado por um cavalo trator simples mais uma carreta com um eixo distanciado teria permissão para carregar até 45 ton. de PBT, isto sem considerar as tolerâncias. Fritsch argumentou que caso fosse enquadrada como um conjunto formado por um cavalo trator simples mais uma carreta com 3 eixos juntos, ainda assim teria permissão para carregar até 42 ton. O transportador pediu suporte técnico à ABTI, pois não compreende como os três eixos distanciados tem um PBT até menor que os três eixos juntos.

A empresa Rigabras viu-se envolvida com o mesmo problema, e também solicitou suporte à Associação. Os três eixos separados foram interpretados, na visão do transportador, como eixos juntos, diminuindo assim a capacidade de carga

*Tres eixos distanciados (Vanderleia) tem capacidade reduzido no Uruguai*

transportada na configuração operada pela empresa, o que resultou em multas. Um funcionário da área de operações da Rigabras resume bem a dificuldade de entendimento do caso: "é permitido carregar o PBT de 45 ton com dois eixos juntos e um separado, e que as carretas com três eixos - distância de 2,40 m é permitido carregar 42 ton?", indaga ele.

A área de operações da empresa interpreta que a configuração das carretas com maior distância no entre eixo tem melhor distribuição do peso transportado, tendo sido esta a razão de ter sido criada a carreta com eixo distanciado e exatamente distribuir o peso transportado no maior espaço possível, dessa forma evitando a deterioração das estradas. "Se em todo o Mercosul com a configuração de três eixos separados é permitido carregar 45 ton, por que no Uruguai não?", questiona.

Francisco Cardoso, presidente da ABTI, considera que os parâmetros aplicados para os semirreboques tipo vanderleia deveriam ser os mesmos em todos os países do Mercosul. "O descompasso de interpretação do Uruguai deixa de levar em conta a experiência brasileira e argentina para este tipo de implemento rodoviário, ocasionando embaraços desnecessários aos transportadores, além de provocar limitações às empresas na hora de adquirir novos semirreboques para as frotas", sustenta ele. O presidente acrescenta que cada país deve ter sua legislação interna respeitada, conforme já é previsto no Mercosul, mas que o bom senso recomenda o diálogo e a interação em busca de fazer do transporte um dos fortes instrumentos da integração econômica à que se propõe o bloco econômico.

# ABTI busca orientar transportadoras e solicita apoio da ANTT para evitar impasses

Para Gladys Vinci, diretora executiva da Associação, não existe previsão nem interna e nem de Mercosul, para o que está sendo aplicado no Uruguai, no caso das "vanderleias". "Trata-se de uma interpretação e não de norma ou legislação: estão utilizando um valor por eixo que não tem base legal nenhuma", acrescenta ela. Vinci sustenta que o MTOP deveria alertar sobre o que é cobrado, como uma medida de bom senso e transparência, evitando desta forma que se infrinja as leis internas do país.

Para obter esclarecimentos ao tema, a ABTI encaminhou ofício à Assessoria Técnica da ANTT, no qual relata os problemas que enfrentam seus associados, acrescentando ainda episódios restritivos na fronteira de Santana do Livramento/Rivera, também relacionados à pesagem de caminhões.

Ao mesmo tempo em que a Associação reconhece que os eixos distanciados ainda não foram acordados com os países, a Entidade interpreta como uma demasia o Uruguai atribuir a cada eixo, por estarem distanciados entre si com mais de 2,40 m, um peso possível de 7.767 kg por eixo. (veja ilustração)

| CONTROL DE PESO | | | DESTAQUE DA MULTA | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Eje | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | Total |
| Tipo de Neumático | | | | | | | | |
| Cantidad de neumáticos | | | | | | | | |
| Peso autorizado en eje o conjunto de ejes (kg) | 6000 | 10500 | 7767 | 7767 | 7767 | | | |
| Peso medido en eje y peso bruto total (kg) | 5920 | 10640 | 10000 | 8480 | 8300 | | | 43340 |
| Peso medido en eje, conjunto de ejes y peso bruto total (kg) | 5920 | 10640 | 10000 | 8480 | 8300 | | | 43340 |
| Peso autorizado en eje, conjunto de ejes y peso bruto total (kg) | 6000 | 10500 | 7767 | 7767 | 7767 | | | 41400 |

A ABTI pondera que não há previsão na Resolução GMC e nem na legislação interna, que considera 10.500 kg para o eixo com quatro pneumáticos. Na interna, o Uruguai até reconhece eixos distanciados, mas arbitra limite de pesos incondizentes com a lógica das demais referências de medição.

- Eixo de 4 pneumáticos - 10,5 ton
- 2 pares de Eixos de 4 pneumáticos (8 pneus) - 18,0 ton
- 3 conjuntos de Eixos de 4 pneumáticos (12 pneus) - 25,5 ton

O documento acrescenta que igualmente ainda não foram acordadas tolerâncias, prevalecendo a aplicação das internas. No entanto a Entidade foi informada que em Santana do Livramento o MTOP teria orientado a impedir o ingresso de veículos que ultrapassem as 45 ton, não levando em consideração nenhum tipo de tolerância (nem a interna). E a decisão do MTOP leva em consideração as balanças do Porto Seco, que não são as suas.

Disso tem resultado que as cargas que ingressam nesta situação, como já possuem DUE registrada, tem que esvaziar o tanque de combustível, tirar estepe, esvaziar o ar do pneu, o que for até que o peso que acuse na balança do Porto Seco seja inferior às 45 ton. A ABTI argumenta que, apesar de entender que a tolerância é por conta do equipamento e não para aumentar a quantidade de carga transportada, impedir o ingresso, levando em consideração somente o peso apurado pela balança do Porto Seco, é um retrocesso.

*Atos arbitrários do MTOP em Livramento causam embaraços às empresas*

## Comunicado alerta sobre limites de peso

No dia 03 de fevereiro a ABTI emitiu um comunicado aos seus associados para relembrar os aspectos formais da legislação de pesos e medidas no Mercosul.

"Buscando prestar esclarecimentos sobre o limite de pesos e dimensões de veículos para o Transporte Rodoviário Internacional de Cargas no Mercosul, a ABTI através deste comunicado reforça as seguintes informações:

- As regras da Resolução GMC nº 65/08 sobre Acordo de Pesos e Dimensões para veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas não foram alteradas. Deste modo, o limite máximo para o Peso Bruto Total (PBT) de veículos é de 45 toneladas, dependendo das características do veículo ou conjunto de veículos, aplicado a todos os Estados partes do Mercosul;
- Somente com o Paraguai existe um acordo, de 48,5 toneladas para casos do "Tipo 69";
- Reforçamos que não há nada acordado sobre eixos distanciados.

Corretora de Seguros Especializada

RODOSUL SEGUROS

- Seguro de Carga Nacional e Internacional (Transportador / Embarcador)
- Seguro de Frotas - Pesados e Passeios
- Seguro Riscos Ambientais
- Seguro de Vida Motoristas e Funcionários
- Seguro Patrimonial - Empresarial e Residêncial
- Seguro Carta Azul - Individual e Frotas

Solicite Cotação via WhatsApp

51 3028.3003 | 51 99391.7577 | Av. Aureliano de Figueiredo Pinto, 575 Conj 506 | Praia de Belas | Porto Alegre | RS
Cep 90050-191 | Filial São Paulo | 17 99739.7591
www.rodosulseguros.com.br

# Transportadores uruguaios consideram exigente a fiscalização de pesos

*José Luís Goñi, da GOTRANS*

O empresário José Luis Goñi, da Gotrans Transporte e Representações, de Montevidéu, reconhece que o Uruguai é exigente com o tema das balanças rodoviárias. Simplificando, afirma que "balança é balança", não se constituindo num problema para aqueles que observam os limites de peso permitidos. Ele avalia que o país tem um olhar apurado para o assunto das estradas, e que os índices de tolerância, mesmo sendo baixos, são admissíveis para as operações rodoviárias. Aos transportadores brasileiros que ele representa no Uruguai, Goñi tem recomendado que verifiquem o peso dos caminhões antes de ingressar no país, como forma de mitigar o nível de exigência das fiscalizações. Sobre as denúncias de corrupção ocorridas nos últimos anos, o transportador destaca que efetivamente os inspetores das estações de pesagem, comumente tratados como "balanceiros", atuavam como donos das balanças. Neste sentido entende que as operações da Central de Monitoramento do MTOP são uma resposta objetiva ao problema.

O empresário Nicanor Comas Arocena, da Comas Arocena Transporte Internacional, não aprova o modelo de fiscalização praticado no Uruguai "Não é justo, pois é feito por máquinas e/ou câmeras e não temos com quem falar, caso haja alguma diferença" justifica ele. Mas ele entende que problemas também existem no Brasil, ainda que tenha melhorado bastante nos últimos tempos.

Sobre os recentes episódios de corrupção por parte de balanceiros, Arocena interpreta que "quando se tem gente há suscetibilidade de corrupção, sobretudo quando ganham salários baixos e são tentados por empresas corruptas para ganhar mais dinheiro".

Gaston Landa, gerente da CATIDU – Câmara Autotransporte Terrestre Internacional do Uruguai, confirma a interpretação de que os transportadores uruguaios consideram a fiscalização de pesos nas rodovias nacionais muito exigente, o que os leva a tomar precauções para evitar sobrepesos. Por outro lado, relatou que tem conhecimento de casos em que na mesma rota balanças tem aferições diferentes, causando incertezas aos operadores. Sobre os casos de corrupção de balanceiros, ele contextualiza o aspecto humano como fato inerente.

*Rodovias uruguaias tem boa conservação do pavimento e acostamentos*

*Gaston Landa, Gerente da CATIDU*

## Uruguaios não desejam novas configurações de semirreboques

Os aumentos de capacidade de carga das composições de transporte, respeitando a legislação e os limites por eixo, reduzem custos logísticos, podendo elevar a competitividade do modal rodoviário em todo o Mercosul. Porém os transportadores uruguaios não compartilham desta visão. Nos primeiros anos do governo federal da Frente Ampla, que esteve no poder até o mês de fevereiro passado, representantes do segmento procuraram as autoridades para externar sua contrariedade a flexibilizações/revisões dos padrões de frota.

Arocena endossa esta visão: não considera uma boa medida, pois com as assimetrias que os transportadores uruguaios tem com os países vizinhos, acabariam colocando mais peso e aumentando os custos das viagens, para terminar cobrando o mesmo valor.

# O coronavírus e a mitigação da capacidade colaborativa do contribuinte

Diante da declaração de pandemia ocasionada pela disseminação da Covid – 19, pretende-se, com o presente artigo, avaliar os fundamentos constitucionais e legais que orientam a persistência – ou não – da necessidade de cumprimento das obrigações acessórias (deveres instrumentais) vinculadas ao Direito Tributário e o possível afastamento das penalidades pecuniárias.

Foi aprovado pelo Senado Federal, no dia 20.3.20, o decreto de estado de calamidade pública (PDL 88/20) enviado pelo Governo Federal. No mesmo sentido, nesse mesmo período, foram publicados decretos pelos diversos governos Estaduais e Municipais impondo, nesses casos, não apenas medidas orçamentárias, mas, também, medidas de isolamento individual, restrições de circulação e de funcionamento de estabelecimentos (lockdown), todas elas com o objetivo de evitar e combater a propagação da pandemia ocasionada pelo coronavírus (Covid – 19).

Diante desse cenário, faz-se oportuno e necessário avaliar a persistência da obrigação de declarar tributos sujeitos ao lançamento por homologação, especialmente o IRPF, e a viabilidade de os Entes Fazendários aplicarem as sanções previstas para o caso de descumprimento desses deveres instrumentais.

Com esse objetivo, pretende-se avaliar, de forma muito sintética, os fundamentos normativos que obrigam os contribuintes a prestarem informações ao fisco; suas razões subjacentes; e a finalidade das penalidades previstas pelo seu descumprimento, a fim de permitir uma reflexão acerca da aplicação dessas normas diante do cenário atual.

Refere-se, preliminarmente, que a partir do desenvolvimento da técnica e do aumento da complexidade na composição das bases tributáveis, os entes fazendários passaram a exigir dos contribuintes, além da obrigação substancial de recolher o tributo, a obrigação formal de identificar e informar tempestiva e corretamente as bases tributáveis.

Assim, ao longo das últimas décadas, houve um deslocamento da sistemática e dos procedimentos necessários para a liquidação e pagamento do tributo para o setor privado, cujo cumprimento é assegurado por meio de variadas sanções administrativas e penais. Tal fenômeno não é exclusivo de nosso sistema, mas trata-se de tendência com ressonância de âmbito mundial em relação aos diversos entes fazendários .

**Razões para se postergar deveres instrumentais e para se afastar as respectivas penalidades.**

Diante dessa crescente atribuição de responsabilidade aos contribuintes, autores como Leandro Paulsen, Éderson Garin Porto e outros identificaram que, além da capacidade contributiva, prevista de forma expressa no artigo 145, §1º da Constituição Federal, haveria a necessidade de se sustentar a existência da chamada capacidade colaborativa, a qual está atrelada aos deveres de colaboração e à capacidade colaborativa individual, ou seja, à capacidade de o contribuinte realizar os procedimentos de apuração e declaração dos tributos.

Em Portugal, propagando pesquisa no mesmo campo, o doutrinador Saldanha Sanches entende por "deveres de cooperação ou de colaboração (Mitwirkungspflicht, compliance) o conjunto de deveres de comportamento resultantes de obrigações que têm por objeto prestações de informações de conteúdo não diretamente pecuniário com o objetivo de permitir à Administração que realize a investigação e determinação dos fatos fiscalmente relevantes" .

Os deveres de cooperação ou colaboração relacionam-se a toda obrigação vinculada a comportamentos de conteúdo não diretamente pecuniário, mas que estejam associadas à obrigação principal no sentido de instrumentalizar o seu cumprimento. Assim, enquanto que para se avaliar a capacidade contributiva vinculada ao dever de pagar tributos indica-se como relevante as manifestações de riquezas; sob a perspectiva do dever de colaboração e da respectiva capacidade colaborativa é relevante a identificação da potencialidade de o contribuinte aportar informações ou de agir de outro modo para o seu bom funcionamento .

Estabeleceu-se em nosso sistema, por disposição do art. 136 do CTN, que a responsabilidade dos contribuintes pelo cumprimento das obrigações tributárias (substanciais e formais) é objetiva, ou seja, seu descumprimento implica em multa, independentemente da intenção do agente ou da existência de danos. Em outras palavras, significa dizer que o descumprimento das obrigações instrumentais (apuração e declaração) ou substanciais (pagamento) imporiam a incidência da penalidade independentemente da existência de dolo ou culpa do agente.

Entretanto, diante da possibilidade de se constatar como razão subjacente das chamadas obrigações acessórias a necessária existência de capacidade colaborativa, é possível identificar, também, um limite à essa exigência, o qual pode ser traçado pela identificação da efetiva capacidade dos contribuintes prestarem as informações requisitadas pelo fisco sem que sejam excessivamente onerados.

Em casos como o presente, que é inédito em nossa história, onde se está combatendo uma pandemia por meio de normas que impõem a necessidade de isolamento físico entre as pessoas e suspensão das atividades empresariais (lockdown), há evidência de que a capacidade de prestar informações ao fisco torna-se, presumivelmente, reduzida, devendo ser mitigada a sua exigência.

Tal constatação afeta, de forma necessária, a aplicação das respectivas penalidades, pois as multas pelo não cumprimento das obrigações acessórias têm natureza punitiva e cominatória, tendo a pretensão de induzir de forma coativa o cumprimento dos deveres instrumentais e, também, prevenir o ilícito fiscal , sendo que, no caso, o descumprimento dos deveres instrumentais não decorreria nem de desídia, nem de ato ilícito, mas unicamente do cumprimento da obrigação de isolamento decorrente de legislações emergenciais, afastando-se a atitude da razão subjacente que as normas punitivas pretendem combater.

Além disso, tal atitude por parte do contribuinte teria amparo constitucional pela aplicação do Princípio da Proporcionalidade no conflito entre o direito fundamental à saúde e o dever de financiamento do Estado de Direito, por meio da aplicação dos juízos valorativos de: i) adequação; ii) necessidade e iii) proporcionalidade em sentido estrito. Nos limitamos a referir o postulado/princípio da proporcionalidade brevemente posto que sua plena apreciação necessitaria de aprofundamento que ultrapassa o objeto e o espaço destinado à presente exposição.

Refere-se, por outro lado que caso o contribuinte optasse por cumprir parcialmente seus deveres instrumentais e entregar uma declaração incompleta, como por exemplo uma declaração de IRPF sem a indicação de todas as receitas que recebeu no último ano-calendário, tal atitude poderia ser enquadrada como ilícito penal, nos termos do art. 2º, I, da Lei nº 8.137/90, que institui como crime o ato de fazer declaração falsa ou omitir declaração sobre rendas, bens ou fatos, ou empregar outra fraude, para eximir-se, total ou parcialmente, de pagamento de tributo. É certo que para o enquadramento do ilícito penal far-se-ia necessária a evidência do dolo, porém não se pode negar esse risco de enquadramento pelo fisco do contribuinte que prestar informações incompletas.

Portanto, considerando que a relação Fisco – Contribuinte não se restringe ao pagamento de tributos - vinculado à capacidade contributiva - mas também ao cumprimento dos deveres instrumentais vinculados à capacidade colaborativa, no presente caso, em face da pandemia que impõe o isolamento dos indivíduos, entende-se que há uma inegável mitigação da capacidade colaborativa do contribuinte, a qual permite sustentar a impossibilidade de aplicação de multas decorrentes de eventual não cumprimento de obrigações tributárias instrumentais.

Sustenta-se portanto que embora não conste em nosso sistema previsão para perdoar as multas aos contribuintes, entende-se que, no presente momento, dependendo da situação concreta, se tornará incabível ao Fisco impor penalidade a contribuinte pelo descumprimento de obrigação principal ou acessória quando o motivo da atitude do contribuinte for o cumprimento de nova obrigação legal, qual seja, a de isolamento e de fechamento compulsório da atividade empresarial.

**Fernando Bortolon Massignan.** Mestre em Direito (PUCRS); Especialista em Direito Tributário (FGV) . Advogado sócio da Zanella Advogados Associados e professor de Direito Tributário em cursos de pós-graduação.

# O que você pode fazer por seu país?

*Prof. Dr. Marcelo Augusto de Felippes*

"Não pergunte o que os Estados Unidos podem fazer por você, mas o que você pode fazer pelos Estados Unidos", afirmou John F. Kennedy à multidão reunida no Mall de Washington, no seu discurso de posse à presidência, na manhã de 20 de janeiro de 1961. Em janeiro de 2021, estaremos completando 60 anos de uma frase que ficou para eternidade.

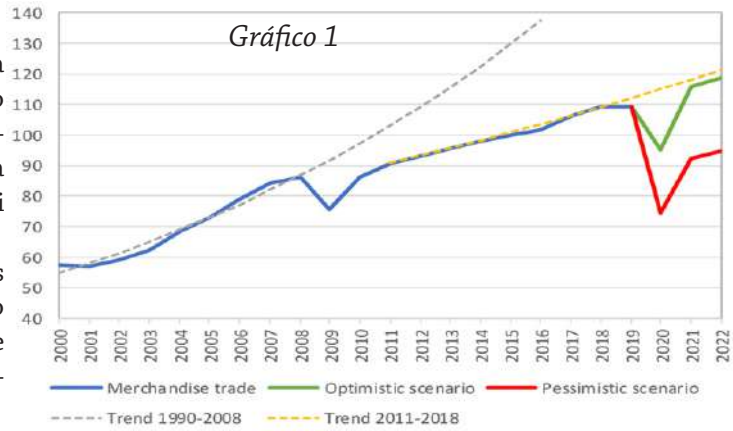
O momento da COVID-19 é muito ímpar na nossa história contemporânea e essa frase nunca foi tão atual.

Cada um de nós pode fazer um pouco que seja, e a atividade de transporte pode fazer muito.

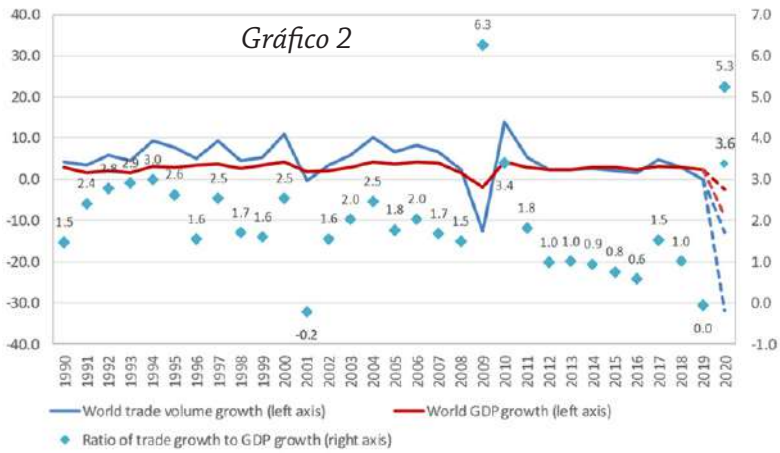
Embora a mídia esteja divulgando que a recuperação da economia mundial se dará em 2021, os gráficos econômicos da história recente e as incertezas ainda existentes do COVID-19 não garantem essa afirmação. Como não se pode estimar uma data para término do surto, o futuro econômico de países, ou blocos a que pertencem, farão com que as decisões políticas socioeconômicas ditem os gráficos econômicos do futuro. Uma recuperação mínima só poderá ser possível se decisões inovadoras e corajosas saiam do papel e entrem na vida da sociedade desde já.

Abaixo, seguem alguns comentários da OMC (Organização Mundial do Comércio) que visam à reflexão de todos envolvidos e comprometidos em minimizar as consequências desastrosas na economia de seus países.

**Gráfico 1** - Volume mundial do comércio de mercadorias, 2000-2022 - Índice, 2015 = 100




Analisando a linha azul, que mostra a curva real do volume mundial de mercadorias, observa-se que 2019 já apresentava uma desaceleração. A tendência em cenários otimistas e pessimistas são desanimadoras, pois são as consequências da pandemia ainda em curso. Há semelhanças com a crise de 2008/2009, mas não em sua plenitude. Uma diferença que desta-




camos é o atual distanciamento social (isolamentos, quarentenas e toques de recolher em alguns países), que não permite que haja uma continuidade plena da capacidade produtiva e comercial, interferindo crucialmente na atividade logística e de transporte.

> *"A hora é agora de planejar e preparar o futuro"*

O **gráfico 2** (acima) da OMC ajuda a entender com muita clareza as quedas reais já do primeiro semestre de 2020. A continuidade do consumo passou a ser ainda mais vital para a manutenção do setor de transporte.

Gráfico 2 - Proporção do crescimento do comércio mundial de mercadorias em relação ao crescimento do PIB mundial, 1990-2020

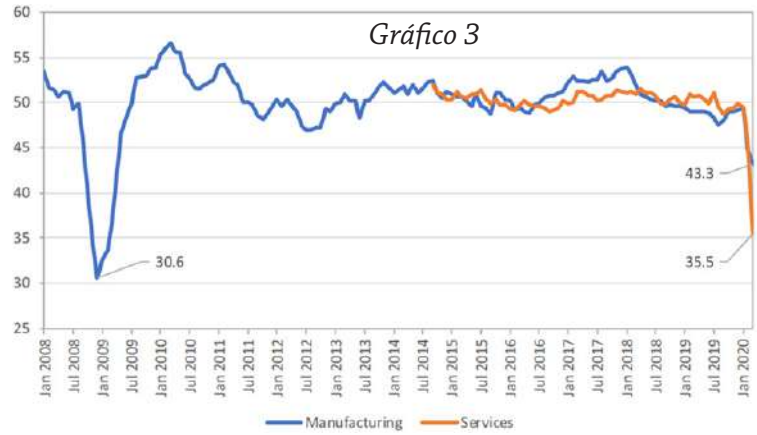
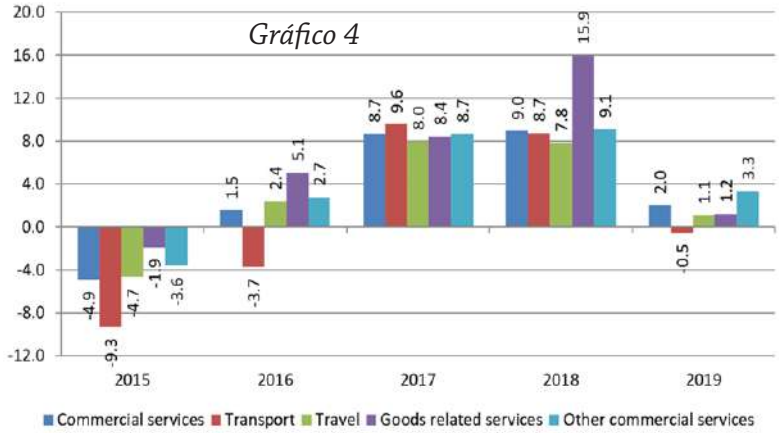



**Gráfico 3**: (abaixo, esq.) Novos pedidos de exportação dos índices gerenciais de compras, janeiro de 2008 - março de 2020

Porquanto a manufatura ainda consiga ter um decréscimo menos agressivo da curva no início de 2020, os serviços, que incluem a logística e o transporte, despencam em queda livre.

**Gráfico 4**: Crescimento no valor das exportações de serviços comerciais por categoria, 2015-2019 % de variação nos valores em US $




De acordo com a OMC, a atividade de transporte mundial foi negativa em 2015, 2016 e 2019. Portanto, nada ainda pode nos garantir que ela será positiva até 2022.

Segundo estudo da OMC, o comércio mundial deverá cair entre 13% e 32% em 2020, uma vez que a pandemia do COVID-19 interrompe a atividade econômica normal e a vida em todo o mundo.

A Organização Mundial de Saúde (OMS) surgiu após a Segunda Guerra Mundial, em 1948, quando os países retomavam suas atividades de recuperação econômica e social. E uma de suas funções é "Estimular a cooperação entre grupos científicos para que estudos na área de saúde avancem". Nesse particular, estamos diante de uma real oportunidade de buscar interações construtivas e a Câmara Interamericana de Transportes - CIT, que atualmente reúne países das Américas, vem envidando esforços para que tenha participação em tão importante fórum, pois outras pandemias e desastres ambientais virão e a atividade de Transporte deve ser entendida não somente como um item da economia, mas também como uma ciência.

Relembrando Kennedy, não pergunte o que seu país pode fazer por você. Pergunte o que você pode fazer por seu país.... o setor de transporte não pode esperar. Tem que agir e reagir. A visão de futuro, criatividade e a inovação são fundamentais, pois atravessaremos o Rubicão e passaremos do Mercado Urso para o Mercado Touro em algum momento, inevitavelmente. Portanto a hora é agora de planejar e preparar o futuro que queremos fazer pelo nosso país.

# MOTORISTA PADRÃO ATRHOL

## Reconhecimento e premiação dos motoristas qualificados pelo Programa Motorista Padrão referente ao ano de 2019.

O **Programa Motorista Padrão** desenvolvido pela empresa **ATRHOL**, junto aos seus motoristas com o intuito de melhorar ainda mais a sua prestação de serviços, reconheceu no dia 20/02/2020 o empenho destes profissionais que a representam em todo o Brasil e países da América do Sul. Foram apresentados os motoristas classificados nos critérios de avaliação definidos e realizado o sorteio de 3 prêmios, sendo eles:

**Parabéns aos classificados e ganhadores! Transportando com Qualidade todos têm a ganhar!**

comercial@atrhol.com.br
(51) 3463-8730
(51) 9 9841-2535
www.atrhol.com.br

ATRHOL
Agência e Transportes Horizontina Ltda.

SOLUÇÕES INTELIGENTES EM LOGÍSTICA E TRANPORTES

ISO 9001:2015
EMPRESA CERTIFICADA

# Coopercarga celebra 30 anos

Fundada por 143 pequenos transportadores do meio oeste catarinense em 09 de fevereiro de 1990, a Coopercarga tem sua matriz em Concórdia/SC. Em sua exitosa trajetória, a cooperativa conta atualmente com mais de 60 unidades (entre filiais e pontos de apoio) no Brasil e no exterior. Presentemente ela se encontra entre as 10 maiores e melhores do Brasil no transporte e logística. E ambiciona ser a maior cooperativa de logística do mundo. A organização participa do segmento internacional há 26 anos. Para as operações no Mercosul tem sedes em São Paulo e Buenos Aires, e conta com pontos de apoio no Paraguai, Chile e Uruguai.

Em jantar alusivo ao aniversário realizado em 07 de fevereiro, a ABTI, representada por seu vice-presidente Glademir Zanette, expressou seu orgulho em ter a Coopercarga como parceira na caminhada em busca pelo desenvolvimento do setor. Cumprimentou Osni Roman e Paulo César Simioni, presidente e vice-presidente da cooperativa, bem como aos demais sócios e colaboradores.

Zanette destacou o reconhecimento alcançado pela Coopercarga que é uma das 150 empresas mais inovadoras do país. Realçou que a empresa consorcia logística e sustentabilidade com tal efetividade que conquistou a Certificação do Sistema de Gestão Ambiental. O vice-presidente da ABTI também expressou que a união e determinação tendo como propósito o sucesso, tornaram a Coopercarga uma referência de organização voltada a soluções logísticas que atendem a contento seus clientes.

Em reconhecimento aos 30 anos da cooperativa, a Associação entregou o troféu *"Transportar é desenvolver"*, que expressa a ascensão da Coopercarga.

O vice-presidente da ABTI, Glademir Zanette, entregando a homenagem ao Conselheiro de Ética da Coopercarga, Tiago Simioni.

# Tegma completa 50 anos de mercado

A Tegma chega aos 50 anos como uma das maiores operadoras logísticas do Brasil. A empresa tem 50 filiais e gera 2.000 empregos. Destaca-se no portfólio de suas atividades a especialização no transporte de veículos. Ela detém mais de 30% do mercado brasileiro, constituindo-se também na maior operadora logística do segmento na América Latina, transportando mais de 1 milhão de veículos zero-quilômetro por ano. No segmento internacional, atende Argentina, Uruguai, Paraguai, Chile, Bolívia e Peru. Entre os serviços de logística automotiva realizados pela Tegma, estão Gestão de Pátios,Transferência e Distribuição de Veículos Zero-Quilômetro, Armazenagem de Veículos, Pre Delivery Inspection (PDI) e Centro de Serviço Automotivo para veículos importados.

# Transporte internacional perde José Schwanck

O ano de 2020 iniciou com uma grande perda para o TRIC brasileiro. O empresário José Schutz Schwanck faleceu em 04 de janeiro, aos 78 anos. Seu velório foi no Salão Nobre da Prefeitura de Uruguaiana, cidade que lhe concedeu o título de Cidadão Honorário, por sua notável contribuição ao desenvolvimento local. Pioneiro no segmento internacional, tinha elevado espírito associativo. Sua presença na fronteira Brasil-Argentina, de frente para a ponte internacional Uruguaiana – Paso de los Libres, conferiu-lhe apurada observação dos problemas do transporte, tendo importantes contribuições no encaminhamento de soluções que abrissem os caminhos do transporte. Schwanck foi presidente da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais entre 1998 e 2001. Foi um período em que a Entidade assumiu uma definição estratégica para seu futuro, ao transferir sua sede para Uruguaiana, em 1997. Ele foi o responsável por esta mudança, que com olhar visionário, percebeu que o município tinha relevância como ponto estratégico e referencial para o TRIC.

Ao longo da existência da ABTI participou inúmeras vezes das Diretorias da Entidade. Na atual Diretoria integrava o Conselho Fiscal.

Francisco Cardoso, presidente da Associação, enaltece a permanente disposição do empresário em colaborar com a Entidade que ajudou a manter e crescer. Ele destaca que era um transportador que apoiava seus colegas, que com sua experiência dava conselhos aos que tinham problemas.

*Em 2011 foi inaugurado o auditório que leva seu nome*

Adrian Garramuño, que representa a Transportes Schwanck em Paso de Los Libres, enaltece o seu trabalho pelas entidades de classe. Ele assinala que Schwanck foi uma referência em seu tempo, tendo sido a única empresa dos primeiros tempos do segmento internacional que se mantém no mercado até hoje.

Schwanck, natural de Morrinhos do Sul, município próximo de Torres, no litoral norte

do RS, iniciou no transporte em 1959 como motorista de um caminhão Mercedes-Benz cujo dono era seu tio. Enveredou para o ramo de comércio de frutas, tendo se mudado para Uruguaiana. Na cidade foi pioneiro na utilização de cavalos mecânicos Scania com carretas, empregados no transporte de maça da Argentina. Em 07 de agosto de 1970 fundou a Irmãos Schwanck, empresa que obteve o permiso para o transporte internacional em 1974.

O empresário tinha negócios também no setor de comércio de combustíveis, agricultura e pecuária. Em 1988 fundou a Cabanha Malke, destacado criatório de cavalos da raça crioulo. Cavalos de sua cabana foram multipremiados em certames da raça nas grandes feiras do setor.

Em sua trajetória recebeu muitas condecorações por suas ações empresariais. Em 2008 foi nomeado membro da Ordem do Transporte Emérito do RS no grau de Ministro, pelas federações de transporte de carga, passageiros e autônomos do RS. Em 2009 recebeu o troféu Mérito do Transporte, concedido pelo Sindicato das Empresas de Transporte e Logística do RS, por ocasião dos festejos dos 50 anos da Entidade. Nas comemorações dos 40 anos da ABTI, em Uruguaiana, representando os ex-presidentes e demais fundadores da Associação, recebeu um troféu alusivo à data.

O auditório da sede da ABTI desde 05 de setembro de 2011 leva seu nome, resumindo o reconhecimento que a Entidade expressa ao protagonismo que teve no transporte internacional.

# Horários das Operações Aduaneiras nas Principais Fronteiras

| Cidade | Órgãos de controle | Dias úteis | Final de semana | Mapa | Anvisa | Emater |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Chuí (RS) | Receita Federal | 9h às 18h | | | | |
| Jaguarão (RS) | Concessionária Multilog | 8h às 12h e das 13h30 às 18h45 | | 8h às 12h e das 14h às 18h | 8h às 12h e das 14h às 17h | |
| | Receita Federal | 14h às 17h30* | | | | |
| Aceguá (RS) | Receita Federal | 14h às 17h | | Por demanda | | |
| Sant'Ana do Livramento (RS) | Concessionária Multilog | 8h às 12h e das 14h às 19h48min | | 8h às 12h e das 13h30 às 17h30 | 8h às 18h | 8h às 12h e das 13h30 às 17h30 |
| | Receita Federal | 8h às 20h | | | | |
| Quaraí (RS) | Receita Federal | 8h às 12h e das 13h30min às 17h30 | | | | |
| Barra do Quaraí (RS) | Receita Federal | domingo a domingo: das 8h às 20h | | | | |
| Uruguaiana (RS) | Concessionária Multilog | 8h às 14h (exportação) e das 7h às 21h (importação) | sáb. 8h às 14h (exp.) 7h às 21h (imp) | 8h às 12h e das 14h às 18h30 | 8h às 12h e das 14h às 18h | 8h às 12h e das 14h às 18h |
| | Receita Federal | 9h às 15h | sábado 9h às 15h | | | |
| | TA BR 290 | 9h às 18h / sábado das 9h às 18h / domingo das 8h às 14h | | | | |
| Itaqui (RS) | Receita Federal | sem operação | sem operação | | | |
| São Borja (RS) | Concessionária MERCOVIA | 7h às 20h | sábados das 8h às 18h /domingos: das 8 às 13h | 8h às 18h e aos sábados das 8h às 12h | Dias de semana das 8h às 18h | |
| | Receita Federal | 8h às 22h30 | sábado 8h às 14h | | | |
| Porto Xavier (RS) | Receita Federal | 8h15 às 11h30 e das 14h15 às17h30 | | | | |
| Porto Mauá (RS) | Receita Federal | 8h às 11h30min e das 14h às 17h30min | | | | |
| Dionísio Cerqueira (SC) | Receita Federal | 8h às 12h e das 14h às 18h | | 8h às 12h e das 13h30 às 17h30 | 8h às 12h Período da tarde, somente trabalho administrativo | |
| Foz do Iguaçu (PR) | Concessionária Multilog | 8h às 2h | 8h às 12h | 8h às 12h e das 14h às 18h | 8h às 12h e das 13h às 17h | Por demanda |
| | Receita Federal | 8h às 12h e das 14h às 18h | Plantão aos sábados | | | |
| Santa Helena (PR) | Porto de Santa Helena | 7h às 19h | | 7h às 11h30 e das 13h30 às 18h | | |
| | Receita Federal | 7h às 12h e das 13h30min às 19h | | | | |
| Guaíra (PR) | Porto Sete Quedas | 8h às 18h | | 8h às 12h e das 13h30 às 17h | 8h às 12h e das 13h30 às 17h | |
| | Receita Federal | 8h às 18h30min | | | | |
| Corumbá (MS) | AGESA | 7h30 às 12h e das 13h30 às 18h | Sábados por demanda | 7h30 às 11h30 e das 13h30 às 17h30 | | |
| | Receita Federal | 7h30min às 11h30min e das 13h30min às 17h30min | | | | |

**Obs: Alterações estabelecidas em decorrência da pandemia*

*Obs.: Cabe ressaltar que após o horário de expediante da RFB em todas as fronteiras que possui Concessionária ou Permissionária desde que autorizadas, podem liberar as parametrizações em canal verde.*

# Área de Controle Integrado

| Concessionária Permissionária | Responsável | Operação Aduaneira | Telefone para contato |
|---|---|---|---|
| Uruguaiana-RS/Paso de los Libres-AR* | | | |
| Multilog | Darlan Ribeiro Souza | Importação | (55) 3412-7200 |
| São Borja-RS/Santo Tomé-AR | | | |
| Mercovia (CUF) | José Luis Vazzoler | Importação e Exportação | (55) 3431-2207 |
| Santana do Livramento-RS/Rivera-UY | | | |
| Multilog | Roberto Gomes | Importação e Exportação | (55) 3621-5300 |
| Corumbá-MS/Puerto Soares-BO | | | |
| Agesa | Edmar Fernando Figueiredo Cruz | Importação e Exportação | (63) 3234-7300 |
| Jaguarão-RS/Rio Branco-UY | | | |
| Multilog | Paulo Luis Borges da Rosa | Importação e Exportação | (53) 3261-1277 |

**A exportação em Uruguaiana está em fase de integração com Paso de los Libres/AR.*

# Sub-Contratação

| Transporte entre Brasil e | Mesma bandeira | Cruzamento de bandeira | Reunião bilateral |
|---|---|---|---|
| **Argentina** | Autorizado | Autorizado | Item 4 da reunião bilateral BR-AR realizada em 29 e 30/09/2005 |
| **Paraguai** | Autorizado | Autorizado | Item 1.3 da XXI Reunião Bilateral BR-PY realizada em 20 e 21/02/2003 |
| **Uruguai** | Autorizado | Autorizado | Reunião Bilateral Extraordinária BR-UY de 05/11/2014 |
| **Chile** | Autorizado | Autorizado | Item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 08 e 09/06/2006 e item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 28 e 29/04/2009 |
| **Peru** | Autorizado | Não autorizado | Item 2.2 da VII Reunião Bilateral realizada de 20 a 22/02/2013 |
| **Venezuela** | Autorizado | Autorizado | Item 2.1 da VIII Reunião Bilateral realizada em 05 e 06/03/2009. |
| **Bolívia** | Autorizado | Autorizado | Item II.5 da XI Reunião Bilateral realizada em 16/03/2011 |
| **Guiana** | Não acordado / não autorizado | Não acordado / não autorizado | |

*Tabela atualizada no site da ANTT www.antt.gov.br até 25/05/2018*
*MIC/DTA e CRT: Deverão serem emitidos pela empresa contratante*
*SEGURO RESP. CIVIL DANOS a TERCEIROS: Deverá ser emitido pela empresa contratada.*
*SEGURO RESP. CIVIL DANOS a CARGA TRANSPORTADA: Deverá ser emitido pela empresa contratante (campo 03 do CRT)*

# Intercâmbio de Tração

| Transporte entre Brasil e | Mesma bandeira | Cruzamento de bandeira | Reunião bilateral |
|---|---|---|---|
| **Argentina** | Autorizado | Autorizado | Item 4 da Reunião Bilateral BR-AR realizada em 29 e 30/09/2005 |
| **Paraguai** | Autorizado | Não autorizado | Item 1.3 da XXI Reunião Bilateral BR-PY realizada em 20 e 21/02/2003 |
| **Uruguai** | Autorizado | Não autorizado | Reunião Bilateral Extraordinária BR-UY de 05/11/2014 |
| **Chile** | Não autorizado | Não autorizado | Item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 08 e 09/06/2006 e Item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 28 e 29/04/2009 |
| **Peru** | Não autorizado | Não autorizado | Item 2.2 da VII Reunião Bilateral realizada de 20 a 22/02/2013 |
| **Venezuela** | Autorizado | Autorizado | Item 2.1 da VIII Reunião Bilateral realizada em 05 e 06/03/2009 e Item 2.3 da IV Reunião |
| **Bolívia** | Autorizado | Autorizado | Item II.5 da XI Reunião Bilateral realizada em 16/03/2011 |
| **Guiana** | Não acordado / não autorizado | Não acordado / não autorizado | |

*Tabela atualizada no site da ANTT www.antt.gov.br até 25/05/2018*

# Movimento de caminhões nas fronteiras monitoradas pela ABTI cai 4% em 2019

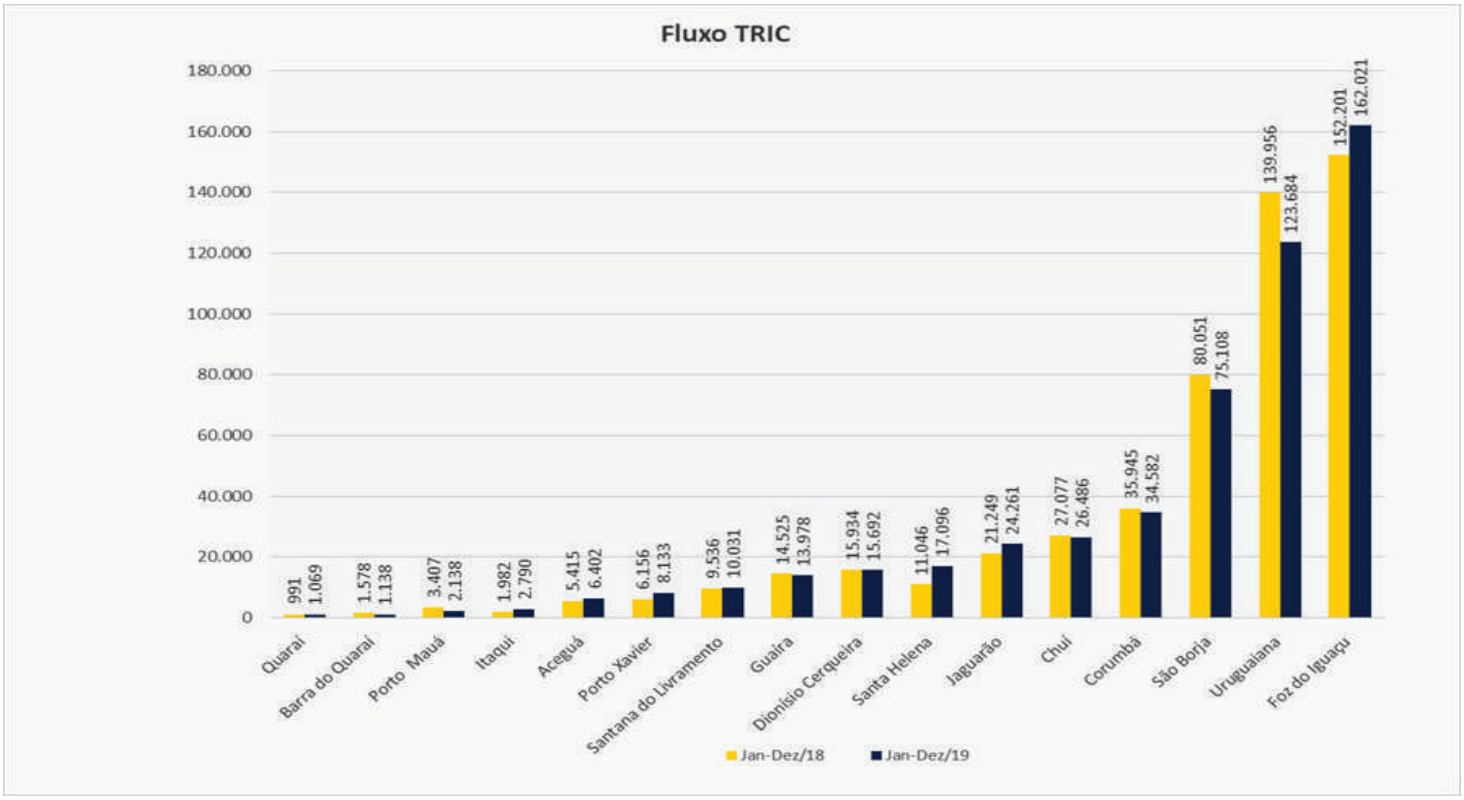
Maior redução foi nas exportações para a Argentina, que reduziu em 18% o número de viagens. Uruguai e Paraguai tiveram elevação de 6% na exportação/importação, enquanto Bolívia teve decréscimo geral de 3,7%.

ABTI

| | | | | Variação do acumulado ano anterior / ano atual | | | Variação do mês anterior com mês atual | | | Variação mesmo mês ano anterior / ano atual | | | Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Portos Secos no Brasil | Fronteira Estrangeira | País | Operação | Jan-Dez 2018 | Jan-Dez 2019 | Δ | Nov 2019 | Dez 2019 | Δ | Dez 2018 | Dez 2019 | Δ | Jan/18 Dez/18 | Jan/19 Dez/19 | Δ |
| Itaqui | Alvear | AR | Importação | 1.916 | 2.753 | 43,68% | 111 | 32 | -71,17% | 114 | 32 | -71,93% | 1.916 | 2.753 | 43,68% |
| | | | Exportação | 66 | 37 | -43,94% | 0 | 0 | 0,00% | 3 | 0 | 0,00% | 66 | 37 | -43,94% |
| | | | Total | 1.982 | 2.790 | 40,77% | 111 | 32 | -71,17% | 117 | 32 | -72,65% | 1.982 | 2.790 | 40,77% |
| São Borja | Santo Tomé | AR | Importação | 32.403 | 35.956 | 10,97% | 2.677 | 2.439 | -8,89% | 2.651 | 2.439 | -8,00% | 32.403 | 35.956 | 10,97% |
| | | | Exportação | 47.648 | 39.152 | -17,83% | 3.006 | 2.878 | -4,26% | 2.665 | 2.878 | 7,99% | 47.648 | 39.152 | -17,83% |
| | | | Total | 80.051 | 75.108 | -6,17% | 5.683 | 5.317 | -6,44% | 5.316 | 5.317 | 0,02% | 80.051 | 75.108 | -6,17% |
| Porto Xavier | San Javier | AR | Importação | 3.702 | 6.959 | 87,98% | 565 | 490 | -13,27% | 200 | 490 | 145,00% | 3.702 | 6.959 | 87,98% |
| | | | Exportação | 2.454 | 1.174 | -52,16% | 76 | 71 | -6,58% | 95 | 71 | -25,26% | 2.454 | 1.174 | -52,16% |
| | | | Total | 6.156 | 8.133 | 32,12% | 641 | 561 | -12,48% | 295 | 561 | 90,17% | 6.156 | 8.133 | 32,12% |
| D. Cerqueira | B. de Irigoyen | AR | Importação | 6.451 | 7.572 | 17,38% | 558 | 604 | 8,24% | 448 | 604 | 34,82% | 6.451 | 7.572 | 17,38% |
| | | | Exportação | 9.483 | 8.120 | -14,37% | 705 | 715 | 1,42% | 649 | 715 | 10,17% | 9.483 | 8.120 | -14,37% |
| | | | Total | 15.934 | 15.692 | -1,52% | 1.263 | 1.319 | 4,43% | 1.097 | 1.319 | 20,24% | 15.934 | 15.692 | -1,52% |
| Uruguaiana | P. de los Libres | AR | Importação | 41.250 | 43.267 | 4,89% | 3.742 | 3.486 | -6,84% | 3.604 | 3.486 | -3,27% | 41.250 | 43.267 | 4,89% |
| | | | Exportação | 98.706 | 80.417 | -18,53% | 6.261 | 6.090 | -2,73% | 6.277 | 6.090 | -2,98% | 98.706 | 80.417 | -18,53% |
| | | | Total | 139.956 | 123.684 | -11,63% | 10.003 | 9.576 | -4,27% | 9.881 | 9.576 | -3,09% | 139.956 | 123.684 | -11,63% |
| Porto Mauá | Alba Posse | AR | Importação | 1 | 6 | 0,00% | 5 | 0 | 0,00% | 0 | 0 | 0,00% | 1 | 6 | 500,00% |
| | | | Exportação | 3.406 | 2.132 | -37,40% | 147 | 123 | -16,33% | 258 | 123 | -52,33% | 3.406 | 2.132 | -37,40% |
| | | | Total | 3.407 | 2.138 | -37,25% | 152 | 123 | -19,08% | 258 | 123 | -52,33% | 3.407 | 2.138 | -37,25% |
| Foz do Iguaçu | C. del Este/ Puerto Iguazu | PY + AR | Imp.PIA/PTN | 81.577 | 97.315 | 19,29% | 9.984 | 8.753 | -12,33% | 7.591 | 8.753 | 15,31% | 81.577 | 97.315 | 19,29% |
| | | | Exp. PIA/PTN | 70.624 | 64.706 | -8,38% | 6.091 | 6.292 | 3,30% | 5.425 | 6.292 | 15,98% | 70.624 | 64.706 | -8,38% |
| | | | Total PIA/PTN | 152.201 | 162.021 | 6,45% | 16.075 | 15.045 | -6,41% | 13.016 | 15.045 | 15,59% | 152.201 | 162.021 | 6,45% |
| Santa Helena | Porto Índio | PY | Importção | 9.338 | 16.477 | 76,45% | 1.786 | 2.074 | 16,13% | 1.209 | 2.074 | 71,55% | 9.338 | 16.477 | 76,45% |
| | | | Exportação | 1.708 | 619 | -63,76% | 30 | 19 | -36,67% | 110 | 19 | -82,73% | 1.708 | 619 | -63,76% |
| | | | Total | 11.046 | 17.096 | 54,77% | 1.816 | 2.093 | 15,25% | 1.319 | 2.093 | 58,68% | 11.046 | 17.096 | 54,77% |
| Guaíra | Salto del Guaíra | PY | Importação | 10.672 | 11.978 | 12,24% | 990 | 1.245 | 25,76% | 909 | 1.245 | 36,96% | 10.672 | 11.978 | 12,24% |
| | | | Exportação | 3.853 | 2.000 | -48,09% | 126 | 166 | 31,75% | 150 | 166 | 10,67% | 3.853 | 2.000 | -48,09% |
| | | | Total | 14.525 | 13.978 | -3,77% | 1.116 | 1.411 | 26,43% | 1.059 | 1.411 | 33,24% | 14.525 | 13.978 | -3,77% |
| Aceguá | Acegua | UY | Importação | 4.100 | 5.344 | 30,34% | 750 | 348 | -53,60% | 76 | 348 | 357,89% | 4.100 | 5.344 | 30,34% |
| | | | Exportação | 1.315 | 1.058 | -19,54% | 99 | 62 | -37,37% | 90 | 62 | -31,11% | 1.315 | 1.058 | -19,54% |
| | | | Total | 5.415 | 6.402 | 18,23% | 849 | 410 | -51,71% | 166 | 410 | 146,99% | 5.415 | 6.402 | 18,23% |

| Portos Secos no Brasil | Fronteira Estrangeira | País | Operação | Variação do acumulado ano anterior / ano atual: Jan-Dez 2018 | Jan-Dez 2019 | Δ | Variação do mês anterior com mês atual: Nov 2019 | Dez 2019 | Δ | Variação mesmo mês ano anterior / ano atual: Dez 2018 | Dez 2019 | Δ | Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual): Jan/18 Dez/18 | Jan/19 Dez/19 | Δ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Barra do Quaraí | Bella Unión | UY | Importação | 394 | 277 | -29,70% | 9 | 9 | 0,00% | 35 | 9 | -74,29% | 394 | 277 | -29,70% |
| | | | Exportação | 1.184 | 861 | -27,28% | 98 | 82 | -16,33% | 52 | 82 | 57,69% | 1.184 | 861 | -27,28% |
| | | | Total | 1.578 | 1.138 | -27,88% | 107 | 91 | -14,95% | 87 | 91 | 4,60% | 1.578 | 1.138 | -27,88% |
| Chuí | Chuy | UY | Importação | 7.320 | 5.923 | -19,08% | 409 | 377 | -7,82% | 558 | 377 | -32,44% | 7.320 | 5.923 | -19,08% |
| | | | Exportação | 19.757 | 20.563 | 4,08% | 1.773 | 1.809 | 2,03% | 1.595 | 1.809 | 13,42% | 19.757 | 20.563 | 4,08% |
| | | | Total | 27.077 | 26.486 | -2,18% | 2.182 | 2.186 | 0,18% | 2.153 | 2.186 | 1,53% | 27.077 | 26.486 | -2,18% |
| Jaguarão | Rio Branco | UY | Importação | 7.879 | 10.469 | 32,87% | 996 | 1.028 | 3,21% | 690 | 1.028 | 48,99% | 7.879 | 10.469 | 32,87% |
| | | | Exportação | 13.370 | 13.792 | 3,16% | 1.392 | 1.309 | -5,96% | 1.059 | 1.309 | 23,61% | 13.370 | 13.792 | 3,16% |
| | | | Total | 21.249 | 24.261 | 14,17% | 2.388 | 2.337 | -2,14% | 1.749 | 2.337 | 33,62% | 21.249 | 24.261 | 14,17% |
| Quaraí | Artigas | UY | Importação | 799 | 930 | 16,40% | 82 | 133 | 62,20% | 24 | 133 | 454,17% | 799 | 930 | 16,40% |
| | | | Exportação | 192 | 139 | -27,60% | 15 | 14 | -6,67% | 19 | 14 | -26,32% | 192 | 139 | -27,60% |
| | | | Total | 991 | 1.069 | 7,87% | 97 | 147 | 51,55% | 43 | 147 | 241,86% | 991 | 1.069 | 7,87% |
| S. do Livramento | Rivera | UY | Importação | 2.188 | 2.938 | 34,28% | 240 | 197 | -17,92% | 165 | 197 | 19,39% | 2.188 | 2.938 | 34,28% |
| | | | Exportação | 7.348 | 7.093 | -3,47% | 633 | 649 | 2,53% | 658 | 649 | -1,37% | 7.348 | 7.093 | -3,47% |
| | | | Total | 9.536 | 10.031 | 5,19% | 873 | 846 | -3,09% | 823 | 846 | 2,79% | 9.536 | 10.031 | 5,19% |
| Corumbá | Puerto Suarez | BO | Importação | 7.123 | 5.130 | -27,98% | 315 | 626 | 98,73% | 558 | 626 | 12,19% | 7.123 | 5.130 | -27,98% |
| | | | Exportação | 28.822 | 29.452 | 2,19% | 1.906 | 2.913 | 52,83% | 2.517 | 2.913 | 15,73% | 28.822 | 29.452 | 2,19% |
| | | | Total | 35.945 | 34.582 | -3,79% | 2.221 | 3.539 | 59,34% | 3.075 | 3.539 | 15,09% | 35.945 | 34.582 | -3,79% |

# Fluxo de veículos



# Feriados internacionais

| Maio | Junho | Julho |
|---|---|---|
| 01 - Dia do Trabalhador<br>25 - Revolução de Maio | 17 - Morte do General Martins Miguel de Güemes<br>20 - Dia da Bandeira | 09 - Independência da Argentina<br>10 - Puente Turístico |
| 01- Dia do Trabalhador | Sem feriados | Sem feriados |
| 01 - Dia do Trabalhador<br>18 - Batalha de Las Piedras | Sem Feriados | 18 - Juramento da Constituição do Uruguai |
| 01 - Dia do Trabalhador<br>14 - Independência do Paraguai | 15 - Dia da Paz no Chaco | Sem feriados |
| 01 - Dia do Trabalhador | 24 - Batalha do Carabobo | 05 - Dia da Independência<br>24 - Aniversário de Simón Bolívar |
| 01 - Dia do Trabalhador<br>21 - Dia das Glórias Navais | 29 - São Pedro e São Paulo | 16 - Nossa Senhora do Carmo |

*Fonte: www.mercosur.int*

Legenda: Argentina, Brasil, Chile, Paraguai, Uruguai, Venezuela

## Restrição de veículos no Brasil

| FERIADO | DATA | HORÁRIO |
|---|---|---|
| **Dia do Trabalho** | 01/05/2020 (sexta-feira)<br>03/05/2020 (domingo) | 6h às 12h<br>16h às 22h |
| **Independência** | 04/09/2020 (sexta-feira)<br>05/09/2020 (sábado)<br>07/09/2020 (segunda-feira) | 16h às 22h<br>6h às 12h<br>16h às 22h |

## Restrição de veículos na Argentina

| DATA | HORÁRIO | Sentido do fluxo de veículos nas estradas de acesso à cidade de Buenos Aires |
|---|---|---|
| **Domingo - 3 de maio** | 18h às 21h59min | Descendente (retorno) |
| **Sexta-feira - 22 de maio** | 18h às 21h59min | Ascendente (saída) |
| **Segunda-feira - 25 de maio** | 18h às 21h59min | Descendente (retorno) |

*Fonte: www.fadeeac.org.ar*

Todos os dias, milhões de trabalhadores colocam o Brasil para girar. Por terra, por água ou pelo ar, eles movimentam a economia nacional pela força do seu trabalho. São mais de 2,2 milhões de pessoas que são responsáveis, diariamente, por conectar o país.
O transporte move o emprego.
O transporte move famílias.
O transporte move o desenvolvimento.
O TRANSPORTE MOVE O BRASIL
CNT / SEST SENAT / ITL
Apoio
ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

# CERTIFICADO DIGITAL SAFEWEB É NA ABTI

## MELHOR CUSTO X BENEFÍCIO DO MERCADO

**e-CPF**
a partir de
R$ 150,00

**e-CNPJ**
a partir de
R$ 230,00

*Pague em até 3x no cartão*

*Desconto especial para associados*

*www.abti.org.br*
*+55 (55) 3413-2828*
*Rua General Bento Martins, 2350*
*Centro, Uruguaiana/RS - Brasil - Cep: 97501-546*

ABTI

plano digital
certificação

safeweb