Cenário do ANO XIV - EDIÇÃO 56 - 2º TRIMESTRE 2020 CONTROL DE LA CONTROL





ABTI mobilizou-se para viabilizar a atividade: o setor não parou!







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 Licençaslicencas@abti.org.br
skype: licencas.abti
Ramal: 203



Amanda Busnello Registros e Licenças atendimento@abti.org.br skype: atendimento.abti Ramal: 200



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

associacaoabti



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









Editorial



"A ABTI encarou com energia o maior desafio operacional de sua existência: a meta foi manter a fluidez do transporte."

O regime de exceção imposto ao Transporte Internacional

transporte rodoviário internacional de cargas permeia as fronteiras da América do Sul há 55 anos. Neste período, como outras atividades econômicas, experimentou altos e baixos. Enfrentou inúmeras greves que dificultaram ou paralisaram suas atividades. Mas nunca houve experiência tão desafiadora quanto a pandemia.

Praticamente ao mesmo tempo, em março passado, todos os países fecharam suas fronteiras e decretaram regras de isolamento ou distanciamento social. O transporte rodoviário foi uma exceção. Os países declararam como atividade essencial, e de modo transigente e excepcional, as fronteiras se mantiveram abertas aos caminhões. Foi uma decisão, que a despeito dos inúmeros problemas, implicitamente expressou reconhecimento à importância deste modal no abastecimento das populações.

Às empresas de transporte de cargas foi imposto um regime de exceção e formalidades nunca antes experimentado. Declarações de saúde, horários reduzidos, equipamentos de proteção, prorrogação de licenças e documentos, criaram um "novo normal" que impôs resiliência aos operadores.

Neste cenário de mudanças, mais uma vez a ABTI mostrou toda a sua importância. Estrategicamente localizada na maior fronteira do Mercosul, sua equipe de trabalho, observando todos os cuidados com a saúde, entrou em cena para dar suporte aos seus associados. Encarou com energia o maior desafio operacional de sua existência: a meta foi manter a fluidez do transporte. E para isso acontecer foi necessária uma grande mobilização. Reuniões com comitês de crise, encontros virtuais com autoridades do SGT 5, adequações nos terminais aduaneiros, despachos com a ANTT, contatos com entidades coirmãs dos países vizinhos, apoio incondicional aos motoristas em viagem, foram algumas das inúmeras ações empreendidas pela ABTI. Nossa Diretoria diariamente tem compartilhado decisões com a nossa diretora executiva, que a frente de sua equipe, conduz com habilidade o transporte em meio à pandemia.

Nesta edição, não poderia ser outra a reportagem de capa, senão a crise sanitária e as ações da ABTI para mitigar seu impacto no setor. É um reconhecimento à importância da nossa Entidade.

Francisco Carlos Gonçalves Cardoso Presidente da ABTI

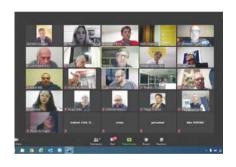
Matéria de Capa

19



Transporte Internacional se ajusta às exigências e gradativamente retoma o ritmo de atividade

ABTI trabalhou em inúmeras frentes para viabilizar fluidez dos caminhões e segurança sanitária dos operadores



Presidente da ABTI participa de reunião com ministro da Infraestrutura



Associação divulga ações de prevenção das empresas e certifica com selo



Argentina às voltas com nova crise econômica

06

17

27

Sumário

ANO XIV - EDICÃO 56 - 2020

TRANSPORTE

Associação alerta autoridades catarinenses sobre falta 07 de estrutura na fronteira de Dionísio Cerqueira

INTERNACIONAL

SGT 5 realiza reunião preparatória virtual sob comando 08 - 09 do Paraquai

ENTREVISTA

Marcelo Prado, diretor geral da ANTT discorre sobre 11 - 13 os avanços das ações regulatórias no transporte

INTERNACIONAL

Dados comparativos do trânsito de caminhões revelam recuperação da atividade a partir do mês de maio: abril foi o fundo do poço

15 - 17

GERAL

26 Pesquisa destaca presença feminina no transporte

ECONOMIA

Desglobalização é tendência que se acentua 27 no pós-pandemia

JURÍDICO

Covid-19 pode ser doença ocupacional no transporte? **28-29**

RECURSOS HUMANOS

Home office se afirma como opção de trabalho 30 a partir da pandemia

MERCADO

Scania oferece caminhões movidos a GNV: custo 32 operacional é mais baixo que o diesel

ASSOCIADOS

33 Sitran - Concórdia tem nova Diretoria



DIRETORIA EXECUTIVA

Presidente

Internacionais

Francisco Carlos G. Cardoso

Vice-Presidente

Glademir Zanette

Diretor Administrativo

losé 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

Gladvs Vinci Secretária Executiva

Gladenir Varnas

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

ARTF

Gilnei da Costa Cunha

IMPRESSÃO

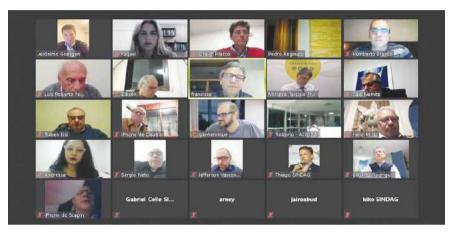
Kunde Indústrias Gráficas Ltda.

Tiragem desta Edição

3.000 exemplares

Transporte

Presidente da ABTI participa de reunião com o ministro da Infraestrutura



ABTI participou em 02 de junho de reunião com o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, organizada pelo deputado federal Jeronimo Goergen.

O ministro abriu a reunião versando sobre as providências que o governo federal adotou em conjunto com os governos estaduais na retificação dos decretos para garantir a continuidade do transporte de cargas enquanto durar a pandemia da Covid-19, reduzindo gradativamente as tensões nas estradas.

Na continuação foram abordados temas como o piso mínimo de frete, vacinação dos motoristas e trabalhadores portuários, reabertura das fronteiras, Documento Eletrônico de Transporte – DT-e, controle de peso por eixo e Infraestrutura das estradas.

O ministro ressaltou que foram disponibilizadas dois milhões de vacinas aos postos de saúde, priorizando a vacinação dos motoristas e trabalhadores portuários, porém, apenas 27% dos motoristas aderiram à campanha. Objetivando aumentar a adesão, o governo federal pretende atuar conjuntamente com o SEST/SENAT. O diretor executivo da FETRANSUL, Gilberto Rodrigues, também presente à reunião, sugeriu que as vacinas fossem realizadas junto às praças de pedágio e postos de combustíveis - locais de fácil acesso aos motoristas e que não exigem desvio de rota. Francisco Cardoso interveio para agradecer a iniciativa do governo federal e destacou que a ABTI participou diretamente das ações de vacinação nas cidades de Uruguaiana/RS e São Borja/RS, principais pontos de acesso à Argentina.

Freitas lembrou que as obras de infraestrutura não pararam durante a pandemia. Foram tomadas as medidas de saúde preventivas e nenhum caso de Covid-19 foi registrado nos canteiros de obras. Segundo ele, o governo tem recursos para manter as obras em curso, e que a prioridade é concluir as que estão em andamento, antes de iniciar outras.

Com relação às rodovias, o ministro disse que o governo buscou alternativas como as concessões, porque não tem fôlego financeiro para executar as obras. A duplicação da BR 290 está prevista em concessão (Pantano Grande - Uruguaiana). Até julho de 2020 serão concluídos mais 18 km da BR 116 (direção à Pelotas/RS), sendo que há previsão para conclusão de 35 km até o final do ano. A contratação da BR 285 deverá ser realizada ainda este ano, com auxílio da bancada do RS no Congresso Nacional. Santa Maria está com 85% das obras executadas e conclusão prevista até 2021.

O ministro também assinalou que o governo federal é favorável à abertura das fronteiras terrestres internacionais, porém, a concretização depende de decisão bilateral. Outro anúncio importante de Freitas foi o possível aumento da tolerância do peso por eixo, de 10% para 12,5%, o que resolveria significativamente o problema de pesagem segundo estudos. Outras mudanças mais amplas também estão sendo avaliadas.

Tarcísio de Freitas informou na reunião que o projeto do Documento de Transporte Eletrônico - DT-e está pronto e que pretende colocá-lo em prática o mais breve possível. Destacou que o DT-e evita as paradas em postos de fiscalização, reduz o custo operacional, além de ser uma ferramenta importante que possibilitará o acesso fácil a créditos e financiamentos. Francisco Cardoso indagou o mi-

nistro a respeito da efetividade do DT-e na busca de uma simplificação da atividade. Freitas respondeu que o formato digital deverá eliminar 46 outros documentos de todas as instâncias da administração pública que hoje são exigidos em variadas situações do transporte de cargas.

O ministro encerrou sua participação na reunião de maneira otimista, destacando o plano de retomada econômica chamado de "Pró-Brasil". Explicou que uma das vertentes do plano é denominada "ordem" e tem natureza essencialmente legislativa. Aproveitando a mobilização nacional pós-pandê-

mica das entidades, o governo pretende realizar projetos que estão engavetados, como a criação de debêntures, saneamento, mudanças nas regras e monopólio da concessão do gás, agilidade nas licenças ambientais, entre outras que possibilitem redução de custos, produtividade e retomada da economia.

Incentivos de ICMS poderão ocasionar demoras nas operações de Dionísio Cerqueira/SC

estado de Santa Catarina promulgou em 27 de dezembro de 2019 a Lei 17.878 que isenta do ICMS produtos ou mercadorias oriundas do Mercosul ou países associados que ingressem no estado por via terrestre. O benefício fiscal, que deverá entrar em vigência no mês de agosto próximo, fica condicionado à entrada e desembaraço da mercadoria em portos secos ou zonas alfandegadas situadas em SC. Em parágrafo único, a lei destaca que o Uruguai não está contemplado nesta isenção.

A medida do executivo catarinense tem como alvo incentivar o porto de Dionísio Cerqueira. A ABTI enviou ofício ao governador de Santa Catarina, Carlos Moisés da Silva, externando preocupação com o possível aumento de tempo e custos nos processos, pois não foram considerados os aspectos de capacidade, infraestrutura e servidores públicos dos diferentes organismos intervenientes. A Entidade também destacou a precariedade do acesso rodoviário, diante das más condições das estradas provinciais que não são apropriadas para comportar grande fluxo de veículos. Adicionalmente, a Associação pediu que a referida lei não entre em vigor até que os transportadores internacionais possam contar com as condições necessárias para operar de modo mais intenso através desta fronteira.

A ABTI também escreveu para Valter Solon Durigon, delegado da Alfândega da Receita Federal do Brasil em Dionísio Cerqueira, assinalando sua preocupação com a falta de segurança nas filas de caminhões de exportação brasileira que aguardam ingresso na Área de Controle Integrado. Foi ressaltado que a situação tende a agravar-se com a entrada em vigência da Lei Estadual que dispõe sobre a isenção do ICMS do estado de SC, pois se projeta um aumento considerável das importações brasileiras, restringindo ainda mais o espaço. A título de sugestão, a Associação propôs adiantar a documentação, criar senhas ou estabelecer uma lista de espera, evitando assim que os caminhões fiquem na rua até o seu ingresso.

Em outro ofício, dirigido ao capitão Deiber Junior Haefliger da 2ª Companhia da PM de Dionísio Cerqueira, a Associação externou sua preocupação com a falta de segurança nas filas de caminhões que aguardam autorização de ingresso na Área de Controle Integrado. Em decorrência do espaço limitado no recinto alfandegado, cargas de exportação permanecem em fila por

até 48 horas esperando a autorização de ingresso, pondo em risco a segurança de motoristas, cargas e veículos, em situação que irá ser agravada com a chegada do inverno.

A ABTI solicitou o apoio da Polícia Militar para realizar ações efetivas na região, como auxílio na prevenção contra roubos, danos às cargas e ameaças a motoristas que precisam pernoitar na fila.

A carta teve acolhimento rápido do major Alcione Pulga, respondendo que serão providenciadas medidas de segurança para evitar qualquer tipo de ilícito no local.

Gladys Vinci, diretora executiva da ABTI, observa que decisões como estas, relacionadas ao incentivo fiscal de SC, são um empecilho, uma nova barreira e limitação ao transportador. Na sua opinião, o executivo estadual não avaliou os desdobramentos desta determinação. "Lá falta infraestrutura (estradas em ambos os países – espaço no recinto aduaneiro – depósitos para armazenagem) e servidores públicos de todos os órgãos intervenientes", pondera, acrescentando que o transportador pauta suas operações pela facilitação, agilidade, infraestrutura e segurança. "A ideia não é uma fronteira ou outra. mas tem de ter condições adequadas de operação", finaliza.

Internacional

SGT 5 tem reunião preparatória por videoconferência

Com pauta extensa, atenção com a pandemia foi pequena

Reunião Preparatória Técnica LVII para o Subgrupo de Trabalho Nº 5 "TRANS-PORTE" MERCOSUL, sob a coordenação do Paraguai, ocorreu de forma virtual em 27 e 28 de maio. Gladys Vinci, diretora executiva da ABTI, representou a Entidade.

O evento propôs uma pauta extensa, com temas importantes que vêm sendo discutidos há muito tempo, porém só incluiu o assunto da crise sanitária e seus reflexos no transporte por solicitação do Brasil.

A agenda incluiu o transporte de mercadorias perigosas e o projeto de resolução sobre o acordo para a facilitação do transporte de mercadorias perigosas no MERCO-SUL - Relatório do GMC, incluindo os requisitos para a preparação dos cartões de emergência, bem como a harmonização dos procedimentos de controle para o transporte rodoviário de mercadorias perigosas através da formulação de um manual de fiscalização único.

Outro tema recorrente foi sobre pesos e dimensões dos veículos de transporte terrestre. Especificamente sobre o transporte de cargas, a definição de tolerância na medição do peso do eixo e do peso bruto total em veículos de transporte rodoviário voltou à mesa de negociações.

Surgiu a proposta de se analisar a definição de padrões de construção de rodovias e rotas. O temário também abordou o CITV para veículos especiais. Questões derivadas do Subgrupo de Trabalho Nº 3 "Regulamentos Técnicos" e Avaliação da Conformidade - Automotive Industry Commission trataram das luzes de identificação do veículo, a classificação de veículos automotores e reboques e o cinto de segurança. Os países tendem a considerar as "três marias" como acessório opcional.

Na próxima reunião os países vão apresentar as tecnologias que empregam em Identificação Eletrônica de Veículos – RFID visando tornar interoperáveis entre os países. Seguros no Mercosul, Operador Econômico Autorizado (OEA), habilitação de motoristas e o corredor bioceânico, foram outras pautas propostas, revelando que o contexto de reunião virtual não reduziu o ímpeto do debate das inúmeras questões que envolvem o transporte no Mercosul.

A delegação brasileira agregou à pauta o Impacto da Covid-19 no transporte rodoviário de cargas e de passageiros entre os países, propondo discutir a criação de uma subcomissão "Segurança de Transporte" com o objetivo de implementar novos protocolos e medidas de segurança que assegurem as operações logísticas. A Argentina, a título de referência, apresentou um documento da Comissão Europeia com orientações de segurança para 2020 e os anos posteriores no continente europeu. O DENATRAN aproveitou o ensejo para tratar do porte de documentos digitais: matrícula do veículo e CNH.

Setor privado reclama do tratamento dado aos motoristas em viagem

O Condesul marcou posição na preparatória virtual com grande ênfase às dificuldades criadas pelos países a partir da pandemia, e particular atenção aos motoristas, que têm sido objeto de discriminação diante das medidas de controle sanitário de autoridades municipais e departamentais. Abaixo transcrevemos parte do memorando entregue pelas entidades empresariais.

- 1 Abordagem às autoridades: consideramos que elas devem enfatizar especialmente o uso da tecnologia para procedimentos virtuais, em todas as áreas relacionadas ao transporte internacional (Alfândega / Migração / Controle Sanitário / Passagem de Fronteiras / Organizações de Transporte). Durante a crise causada pela pandemia é impossível se realizar procedimentos presenciais, e a aplicação de procedimentos remotos e de tecnologia será um grande avanço que permanecerá positivo na pós-pandemia
- 2 Buscar garantir corredores seguros: para esse fim, os governos de cada país devem tomar as precauções para uma coordenação adequada entre todas as entidades públicas e privadas, a fim de coordenar adequadamente a documen-

tação correspondente e a atenção adequada ao motorista, evitando assim sua discriminação.

3 - Falta de proteção para o motorista: Ele não está sendo considerado uma pessoa altamente exposta (1^a linha) para evitar faltas, nacional ou internacionalmente, expondo-os à superlotação para procedimentos aduaneiros ou passagens de fronteira (por exemplo, fronteiras AR / UY), pelo contrário, são vítimas de discriminação constante, seja em áreas alfandegárias e portuárias, fronteiras, restaurantes e pontos de venda de alimentos, locais de embarque ou desembarque, e até mesmo por cidadãos de várias localidades, ao longo do caminho que devem seguir.

- 4 Funcionários de diferentes entidades públicas e privadas tentam tirar proveito da situação crítica causada pela emergência sanitária para restringir a livre circulação de motoristas, chegando a ameaçá-los e/ ou adotar medidas disciplinares, em busca de algum benefício econômico.
- 5 Falta de coordenação entre as autoridades do mesmo país para simplificar os processos relacionados às operações de transporte (por exemplo, a alfândega argentina estabelece uma rota para trânsitos, mas as autoridades provinciais em várias ocasiões não permitem o uso dessas rotas).
- 6 Cada governo deve tomar precauções para impedir que os mu-

nicípios ou entidades descentralizadas lucrem com a desculpa de tomar "medidas de proteção" para os cidadãos locais em relação ao tráfego de caminhões. Por exemplo, os municípios de Clorinda e Puerto Javier implementaram a pulverização de caminhões, sem informar sobre as características dos produtos utilizados, a um custo que consideramos inapropriado.

7 - Solicita-se estabelecer um procedimento para a coordenação das autoridades de transporte de cada país, com as demais entidades descentralizadas que, por alguma regulamentação da referida entidade, impeçam a circulação de caminhões.

ABTI auxilia na entrega de máscaras de ventilação para Hospital de Uruquaiana



omo integrante do Comitê de Crise da cidade de Uruguaiana, a ABTI articulou o suporte logístico para trazer de Santa Cruz do Sul/RS cinco máscaras de ventilação não invasiva que passaram a ser empregadas como

respiradores no Hospital Santa Casa de Uruguaiana.

A empresa associada TNT Mercúrio-Fedex fez a coleta dos equipamentos. Em 11 de maio foi feita a entrega para a gestora do hospital, Thaís Aramburu, e ao mé-

dico pneumologista Luis Fernando Cibin. Também estiveram presentes o prefeito Ronnie Mello, o deputado estadual Frederico Antunes, o representante do SDAERGS, Fábio Ciocca e a diretora executiva da ABTI, Gladys Vinci.

As máscaras de mergulho foram doadas pela Decathlon Brasil, através do projeto "Mergulhadores do bem" da empresa Owtec de Santa Cruz do Sul. Elas foram adaptadas para suprir as necessidades de pacientes infectados pela Covid-19, em iniciativa inspirada por prática idêntica adotada na Itália.

A ABTI tem participado de ações comunitárias de Uruguaiana com o propósito de promover o engajamento do transporte internacional em iniciativas de responsabilidade social, com ênfase ainda maior neste cenário de emergência sanitária.





O **Coronavírus** está se espalhando cada vez mais rápido, invista em **ações de prevenção** para proteger seus colaboradores, clientes e familiares.



Serviços de descontaminação de ambientes



Túnel sanitizante para pessoas e objetos



Totem de álcool em gel com pedaleira

A **descontaminação** de frotas e galpões ajuda a sua empresa a manter o **Covid-19** longe de seus colaboradores.

Descontaminação eficiente contra vírus, fungos e bactérias!

A prevenção é o melhor remédio!





Entrevista

"Regular e fiscalizar são atos desafiadores para qualquer agência reguladora"



Marcelo Vinaud Prado é servidor efetivo da ANTT desde 2005. Graduado em Tecnologia de Processamento de Dados, é especialista em Regulação em Transportes Terrestres, pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), em Transportes Urbanos, pela Universidade de Brasília (UnB), e em Redes de Computadores e Sistemas Distribuídos, pela Universidade Católica de Goiás (UCB). Também concluiu curso de mestrado em Engenharia de Transportes pela UnB. Prado também ocupou o cargo de superintendente de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas da Agência.

Cenário do Transporte: O modelo de agências reguladoras está amadurecido no Brasil, quando se compara a outros países?

Marcelo Prado: Sim. As agências reguladoras são bem atuantes e buscam reestabelecer o equilíbrio de forças no mercado, sem colocar em risco a existência da atividade.

A troca de experiências nacionais e internacionais entre as Agências é notável, norteando e fortalecendo os constructos de uma regulação e fiscalização dinâmicas, investimentos em recursos humanos e tecnológicos, sobretudo, criando um ambiente favorável ao aperfeiçoamento de suas atividades.

Embora as Agências Reguladoras Brasileiras ainda não apliquem todas as boas práticas regulatórias preconizadas pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), o Brasil já evoluiu muito neste quesito, sendo a realização de Análises de Impacto Regulatório (AIR), a execução de Agendas Regulatórias e o Processo de Participação e Controle Social (PPCS), três práticas bastante consolidadas entre as Agências brasileiras, inclusive na ANTT. Estas boas práticas já vinham sendo realizadas por várias agências reguladoras brasileiras muito antes da publicação da Lei Geral das Agências Regulatórias (Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019), que tornou a Agenda Regulatória e a

Análise de Impacto Regulatório - AIR obrigatórias. Importante ressaltar, ainda, que o Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019, estabeleceu a obrigatoriedade da revisão e consolidação normativa, tornando mais essa boa prática regulatória uma realidade brasileira. No entanto, estas boas práticas têm se limitado à edição de normas infralegais. Seria importante que tais práticas também fossem aplicadas quando da criação ou alteração de leis supralegais, editadas pelo Congresso Nacional e pela Presidência da República.

P - A ANTT tem conseguido cumprir suas atribuições dentro do esperado? R - Sim. A ANTT sempre vem buscando direcionar os trabalhos para objetivos comuns voltados ao cumprimento de sua missão, aderindo as boas práticas internacionais regulatórias e fiscalizatórias e disseminando-as, aumentando a qualidade e a confiabilidade do trabalho, bem como o diálogo com os atores da cadeia e sociedade, buscando uma visão de futuro institucional cada vez mais promissor.

Para contornar o déficit na força de trabalho, a ANTT vem investindo na simplificação, automatização e na transformação digital dos nossos processos de negócio. Citamos como exemplo, o Sistema de Habilitação (SisHab) da ANTT, que recebeu o

prêmio do 23º Concurso Enap de Inovação no Setor Público. A transformação digital dos processos relacionados ao transporte rodoviário de passageiros na modalidade de fretamento reduziu o prazo de análise dos pleitos de 10 dias para um dia.

Outro projeto que merece destaque é o "RNTRC 100% Digital". O projeto visa disponibilizar aos usuários um sistema online e totalmente digital para o cadastramento de Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC). A ANTT iniciou a fase piloto do RNTRC 100% DIGITAL, em que o novo sistema conta com as bases de dados da Receita Federal e DENATRAN, bem como as demais funcionalidades do sistema.

P - Quais os maiores desafios enfrentados pela Agência?

R - São regulamentar e fiscalizar atividades que em muitos casos interferem diretamente na política e/ou economia do país. Ademais, um dos entraves à maior consistência e efetividade da regulação no seu todo é a ausência de base legal abrangente e homogênea. Enfim, garantir coordenação entre os entes reguladores e segurança jurídica para os regulados é sem dúvida um dos grandes desafios. Conforme já descrevemos, outro desafio enfrentado é a escassez de pessoal no órgão e a ampliação das atribuições no que se refere à regulação, concessão e fiscalização de transportes terrestres, que vem sendo acrescidas nas alterações da Lei nº 10.233/2001. Além disso, a criação de uma base de dados integrada, estruturada e confiável, é uma questão estratégica que precisa ser aperfeiçoada dentro da Instituição.

Porém, tendo em vista que o Congresso Nacional e a Presidência da República podem editar normas e regras que muitas vezes impactam na regulação da ANTT, consideramos que o maior desafio é tornar a regulação dos transportes terrestres harmoniosa, mas com embasamento técnico.

P- Em suas funções no transporte internacional, a Assessoria Técnica está devidamente estruturada para a multiplicidade de tarefas que atende? R - Sim. A Assessoria Técnica para o Transporte Internacional de Cargas e Passageiros (ASTEC), com o apoio das áreas fins desta ANTT, vem cumprindo o seu papel e busca sempre aglutinar ferramentas adequadas ao alcance da eficiência quanto aos princípios normativos regulatórios e fiscalizatórios para o fortalecimento da missão da Instituição. Mas, ainda existe um déficit na força de trabalho na ASTEC. Acrescenta-se, também, que o tratamento amistoso e profissional com os representantes dos países regionais reforçam o alcance da qualidade dos trabalhos e o fortalecimento cada vez maior de boas práticas regulatórias e fiscalizatórias celebradas, que é de grande importância para a prestação do serviço de transporte seguro e eficiente na área internacional.

Também merece registrar a participação da ASTEC no desenvolvimento de acordo bilateral/multilateral de reconhecimento mútuo de normativas que tratam da prorrogação da validade de alguns documentos para flexibilizar, de forma segura e eficaz, o regramento do transporte internacional entre os países, por causa da epidemia do Corona Vírus.

P - As negociações da Assessoria Técnica com outros países, seja nas reuniões bilaterais ou no Subgrupo 5 do Mercosul, tem repercussões legais re-

levantes ao transporte internacional do Brasil. As pautas encaminhadas/ acolhidas pela ASTEC são antecedidas de estudos adequados para as tratativas destes encontros?

R - Sim. Vários são os temas técnicos debatidos, seja de transporte rodoviário de cargas ou passageiros, e relevantes para assegurar cada vez mais o exercício desse tipo de transporte internacional de forma eficiente e seguro, tanto no território nacional, quanto nos seus limítrofes.

"A inspeção técnica será atrelada ao RNTRC"

Os temas a serem inseridos nas pautas são pontuados em comum acordo com os países e sempre anteriormente a estas reuniões os pontos técnicos são discutidos por meio de reuniões preparatórias juntamente com os representantes de diversos órgãos/ entidades dos setores envolventes. Também merece registrar que estes encontros preliminares dão base e fundamentos para mapear os possíveis impactos de uma ação regulatória e/ou fiscalizatória que será discutida com os países. Outros pontos técnicos podem ser discutidos durante as reuniões bilaterais/multilaterais, mas quando se trata de questões regulatórias que possam impactar num todo o país, as questões são trazidas para serem melhores discutidas internamente, objetivando pontuar os impactos das diretrizes a serem acordadas, mas também cada vez mais o emprego de ferramentas que venham a aglutinar de forma positiva o fortalecimento de boas práticas regulatórias na tomada de decisões. Quando celebrados os acordos internacionais, as diretrizes normativas e fiscalizatórias assim positivadas são internalizadas pelas áreas fins desta ANTT por meio de dispositivos adequados à sua efetivação.

P - O protagonismo do setor privado nas relações com a ANTT é devidamente considerado em suas práticas?
R - Sim. Muitas das vezes, a demanda de revisão de uma diretriz numa normativa é oriunda do próprio setor

privado. A partir disso, são realizadas discussões preliminares com o setor, para que possamos juntos encontrar soluções que sejam factíveis na prática e que não gerem impactos negativos à sociedade.

Neste contexto, pode-se salientar que, além do Processo de Participação e Controle Social (PPCS), que prevê inclusive a consulta aos atores externos (entes regulados, usuários e sociedade) ainda nas fases iniciais do processo de elaboração de normas regulatórias ou de estudo de novas concessões rodoviárias ou ferroviárias, a ANTT realiza encontros com o mercado de transportes terrestres de forma perene, dentro do programa "Café com o Mercado". O objetivo da iniciativa é aprimorar a transparência, eficiência e uniformidade das informações repassadas aos agentes do mercado, e ao mesmo tempo, receber contribuições do setor com o intuito de aperfeiçoar a política regulatória da ANTT.

Enfim, os conceitos de Proporcionalidade, Responsabilidade, Consistência, Transparência e Foco são seguidos como princípios de boas práticas para a implementação da qualidade da regulação.

- P Ainda que empregando o meio digital, tem aumentado sobremaneira as obrigações do transporte quanto a informações e controles da atividade: CT-e, MDF-e, CIOT, PEF.... Na sua opinião, a simplificação não deveria ser uma meta da Agência em busca de aumentar a produtividade e competitividade do transporte para a economia e o sistema produtivo?
- R Sim. A busca da simplificação, objetivando menos burocracia, sem comprometer com a qualidade e a segurança do serviço, são desafios que devem ser vencidos no mundo atual e que poderão oferecer melhorias contínuas para a gestão regulatória. No caso da ASTEC, assumir o compromisso no mais alto nível que busquem simplificações de procedimentos regulatórios são programas constantes, mas sempre sendo observados os custos, os efeitos distributivos e os benefícios maximizados. Neste diapasão, por exemplo, me-

rece registrar o projeto relacionado ao desenvolvimento do Webservice para a troca de dados de transportes com os países do Mercosul e que será expandido aos demais nos quais o Brasil tem celebrado acordos. Tal projeto permitirá minimizar cargas administrativas desnecessárias para habilitar um transportador e rapidez nas trocas de informações de forma segura, mas também a racionalização das diferentes plataformas digitais e formas manuais até então utilizadas. Enfim, fomentar de maneira periódica boas práticas associadas aos sistemas com inteligência integrada e de forma segura, não é um fardo, mas sim uma realidade que tem ganhado cada vez mais força na ANTT, promovendo assim, um estilo sustentável e cada vez mais inovador, tanto para o regulado quanto para o regulador.

- P A prática de operar de forma "nacional" uma parte do transporte internacional poderá ser autorizada pela ANTT?
- R Este tipo de operação está em constante avaliação na ANTT, respeitando a existência de uma estrutura que lhe dê sustentação e que apresenta vantagens que permitam diferentes procedimentos para se avaliar as ações implementadas.
- P Como a Agência vai definir a Inspeção Técnica Veicular para o transporte? Ela terá atrelamentos ao regis-
- R No que se refere ao RNTRC, pode--se salientar que a inspeção técnica será sim atrelada a este registro, fazendo assim o cumprimento da legislação em vigor e a operação de transporte de forma segura ao longo do território e limites de nosso país.
- P Em seu papel de fiscalização, qual o perfil mais adequado para a ANTT: de orientação ou de punição?
- R O papel da fiscalização é inibir a atuação do exercício ilegal da atividade, o que garante segurança à sociedade. Dessa forma, fiscalizar e orientar devem caminhar juntas. Medidas extremas, como a punição, só para infrações de gravidade, o que mobilizaria, a princípio, um processo ético-administrativo.

Uma fiscalização preventiva, orientadora, aliada a uma fiscalização corretiva, garante ao usuário qualidade do serviço, fortalece a Instituição e lhe dá mais credibilidade.

- **P** Como a tecnologia pode ser mais aplicada para atender as demandas/ fiscalização em todo o país?
- R O conceito é criar uma malha de dispositivos inteligentes e seguros, mas também simples de serem absorvidos e de custo acessível para a organização, aproveitando ao máximo a potencialidade da ferramenta, com um propósito bem planejado para atingir objetivos concretos e que venham aglutinar de forma enriquecedora futuros projetos e eficiência no setor regulado.

"O papel da fiscalização é inibir a atuação do exercício ilegal da atividade, o que garante segurança à sociedade"

Conforme já mencionamos, a ANTT vem investindo na simplificação, automatização e digitalização dos processos de negócios, inclusive daqueles relacionados à fiscalização. No final de 2019, a ANTT inaugurou o Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO), que se trata de um ambiente físico e tecnológico cujo objetivo é processar, armazenar, analisar e transformar grande volume de dados em informações estratégicas que irão auxiliar na supervisão e fiscalização dos serviços prestados no âmbito do transporte terrestre. Além do CNSO, a ANTT está implementando um sistema de pesagem veicular remoto, em que não será mais necessária a presença física do agente fiscal nos postos de pesagem veicular existentes nas rodovias federais concedidas, para autuações por excesso de peso. A ANTT busca, ainda, implantar a tecnologia da pesagem dinâmica (Sistema High Speed Weight in Motion, HS-WIM) nas rodovias federais concedidas.

- O Canal Verde Brasil é outro projeto implementado pela ANTT, em que os veículos de carga e de passageiros são fiscalizados de forma eletrônica, em tempo real. Dando continuidade a este projeto, em breve, a ANTT buscará países no Mercosul que desejem firmar parceria com o Brasil para a fiscalização eletrônica de veículos de carga em viagem internacional nos corredores logísticos do Mercosul.
- P Em que medida existe convergência entre ANTT e entidades privadas? E entre governo federal e ANTT?
- R O papel das Agências Reguladoras é harmonizar os interesses do Governo, entes privados e usuários/sociedade. Assim sendo, a ANTT busca ao máximo o equilíbrio e a convergência de entendimento entre estes três atores, haja vista não raro existir divergências de interesses entre atores. Conforme já explanamos, a ANTT busca ouvir os atores externos pelos diversos canais de comunicação implantados. Cito como exemplo os canais disponibilizados pela Ouvidoria da ANTT, os encontros do programa "Café com o Mercado", as Tomadas de Subsídios, as Reuniões Participativas, entre outros. A ANTT conta também com áreas de apoio, especializadas no relacionamento com o Congresso Nacional, Presidência da República, Itamaraty e demais órgãos de governo.
- P A ANTT pensa em criar algum vínculo/facilidade para os transportadores que consigam credenciar-se como Operador Econômico Autorizado - OEA?
- R Sim. A ANTT está analisando ainda a melhor forma de inserir este ator, objetivando agregar novas possibilidades de interação entre os atores da cadeia, como para a própria estabilidade do setor.
- É importante que a ANTT estabeleça uma relação com OEA, como faz a Receita Federal, não o vendo como obstáculo na cadeia logística, mas sim como aliado no desenvolvimento econômico do país, agregando o valor de produção de dados, informações e conhecimento acerca dos fluxos logísticos captado pelo OEA e utilizá-los para fins regulatórios e fiscalizatórios.

Premissas ATRHOL de enfrentamento a pandemia



om a pandemia, estamos vivendo um momento raro e desafiador em nossos negócios, nas operações ATRHOL. tivemos uma retração devido ao Covid-19. algumas operações até continuaram normais pelo momento, mas todas, de alguma forma, foram afetadas. Mas tivemos também algumas oportunidades que estávamos trabalhando, onde conseguimos negociar e até fecharmos novos negócios, assim compensamos um pouco a baixa de mercado.

A ATRHOL vem trabalhando com algumas premissas para passar da melhor forma esta pandemia.

Comunicação: Conectividade com todos que influenciam nosso negócio.

Cuidar das pessoas: Trabalhar todos os processos de precaução contra a doença, e sermos solidários com todos.

Disponibilidade: Mostrando ao mercado nosso poder de negociação.

Qualidade: Manter nossa qualidade sempre.

Além disso, estamos avaliando diariamente nossas estratégias, pois planejamento a curto e médio prazo são essenciais neste momento de incertezas.

Perspectiva para transporte rodoviário internacional

Os países do Mercosul tomaram medidas restritivas relevantes, a fim de tentar conter a pandemia. Interviu-se na movimentação física de pessoas e produtos, desta forma a pandemia causou uma redução importante na



movimentação de cargas de exportação outbound e importação inbound, no transporte rodoviário de cargas do tipo máquinas, implementos agrícolas e industriais entre os portos secos de países limítrofes.

Estas síndromes e pandemias às vezes colocam em check os processos de intercâmbio de mercadorias da ALADI. Hoje os problemas enfrentados em fronteiras, seja de grande, médio ou pequeno fluxo, são os cadastros veiculares, existe uma urgência de reformulação temporal dos conceitos do ATIT, considerando as grandes mudanças nestes últimos 50 anos, não somente tecnológicas e sistemáticas, mas em informações mais assertivas e seguras e da credibilidade de dados integrados a um único cadastro, em países conveniados à ALADI. Há uma necessidade urgente de integração sistemática de fronteiras, processos únicos de informações, ou seja, mesmas autorizações laterais, bilaterais ou trilaterais, validações de permissões, ppc's, resoluções, parques automotores e etc., todos veículos cadastrados dentro de um único sistema de acesso, seria um início para veículos habilitados, que posteriormente incluiria outros documentos e exigências de segurança no cruze dos países. Estamos muito acostumados a resolver problemas pontuais, mas quando há uma situação de exceção ou de força maior, se perde todo o consenso, visto que as ações deveriam ser rápidas e determinantes, para ajudar a descomplicar o processo.

As empresas de logística e transporte precisam repensar suas estratégias de atuação no segundo semestre, planejar o comércio inter-regional, fortalecendo a coordenação e a integração da política reversa de embarques. As propostas e projetos comportando equipamentos (semirreboques, pranchas, unidades de transporte desenvolvidos para diferentes produtos e mercadorias), em nível regional e internacional, que possam assegurar, dimensionar custo e renda, garantindo o comércio, cadeia de produção e a troca de menor volume movimentado para operações mais ajustadas de menores custos, e maior otimização dos equipamentos.

Internacional

Acompanhamento do fluxo de caminhões a partir da pandemia: mês de abril foi o fundo do poço

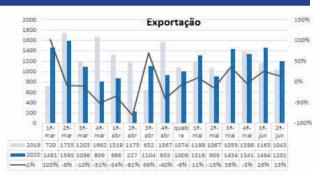
á anos a ABTI tabula o movimento do transporte rodoviário internacional de cargas nas principais fronteiras do Brasil. A revista Cenário do Transporte publica estes números sempre nas páginas 36 e 37, acompanhados de gráfico de interpretação das tendências. Porém, após a crise sanitária global eclodir, a Entidade percebeu a importância de dimensionar o impacto da pandemia de

forma mais imediata, semanalmente, como forma de oferecer subsídios gerenciais às empresas. Na edição do primeiro trimestre publicamos dados de quatro fronteiras: Foz do Iguaçu, Uruguaiana, São Borja e Santana do Livramento. Nesta edição, incluímos Jaguarão e Corumbá. Os números indicam que o mês de abril foi o período mais crítico, sobretudo em comparação com o mesmo período do ano pas-

sado. Na primeira quinzena de junho constata-se uma apreciável recuperação do movimento de caminhões: a fronteira de Foz do Iguaçu, por exemplo, teve um aumento de 20% nas exportações; Jaguarão, cresceu 10% nas exportações, e Uruguaiana teve uma elevação de 1,5% nas exportações (índices de comparação com junho/19). Os dados compilados foram obtidos através das concessionárias e permissionárias das fronteiras.

Foz do Iguacu (PR-BR) - Ciudad del Este (PY) - Puerto Iguacu (AR) - Comparativo 2019/2020





Os dados fornecidos pela Receita Federal correspondem a compilação de todas as operações realizadas nesta fronteira com origens e destinos a Argentina, Chile e principalmente, Paraguai. O isolamento social e cuidados preventivos sanitários implementados neste último país afetaram as importações brasileiras (principalmente de grãos), já as exportações tendem a melhorar.

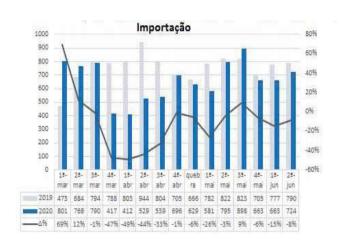
Uruguaiana (RS-BR) - Paso de los Libres (AR) - Comparativo 2019/2020

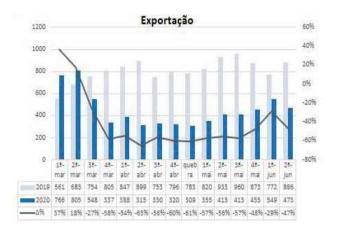




As exportações foram lentamente recuperando os patamares do ano passado, que até então tinha sido o pior da última década. Já as importações se viram totalmente afetadas pelo duro isolamento social implementado na Argentina, com uma redução média superior ao 40%, o que além da diminuição na quantidade de cargas, representa um aumento no custo logístico muito relevante, retornos de veículos vazios aumentaram consideravelmente

São Borja (RS-BR) - Santo Tome (AR) - Comparativo 2019/2020





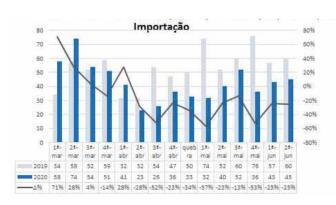
Como os demais passos fronteiriços, decisões governamentais por conta da pandemia afetaram o fluxo de cargas. Mas diferente de outras fronteiras com Argentina, a parada do setor automotivo ainda atinge a quantidade de exportações brasileiras. Já as importações estão em franca recuperação. Para quem optou por operar mais por esta fronteira, está conseguindo operar com uma movimentação equilibrada.

Jaguarão (RS-BR) - Rio Branco (UY) - Comparativo 2019/2020





Santana do Livramento (RS-BR) - Rivera (UY) - Comparativo 2019/2020





Uruguai foi dos países limítrofes o que menos impôs barreiras, acompanhando o perfil seguido pelo Brasil. O sistema diferente aplicado por Uruguai no enfrentamento contra a Covid-19, permitiu que os índices de cruzes não tivessem grandes alterações. A fronteira de Santana do Livramento foi afetada porque se caracteriza por operações diretamente vinculadas à sazonalidade e à cotação do dólar.

Corumbá (MS-BR) - Puerto Suarez (BO) - Comparativo 2019/2020





Ações de combate à Covid-19 nas empresas

Associação divulga trabalho das transportadoras e concede o selo Prevenção Garantida

om o propósito de valorizar os esforços desenvolvidos pelas empresas de transporte na segurança e saúde de seus colaboradores quanto à Covid-19, a ABTI passou a divulgar diariamente no Facebook as iniciativas das transportadoras associadas. A ação visa realçar o engajamento do setor no controle da pandemia, ao mesmo tempo em que estimula a adesão de outras organizações. Institucionalmente a Associação criou o selo Prevenção Garantida que tem sido concedido às empresas que demonstram suas práticas de prevenção. A divulgação agrega valor à imagem do transporte internacional, setor que



não parou durante todo este tempo da crise sanitária, e que vem sendo submetido a rigorosos controles nos países vizinhos devido ao tamanho da pandemia no Brasil, desproporcional aos demais parceiros do Mercosul.

As transportadoras implementaram exigentes protocolos, tais como a aferição de temperatura, adoção de EPI's, implementação de teletrabalho, higienização de cabines de caminhões, pulverização externa, entre outras tantas orientações de higiene, com o propósito de evitar a disseminação do vírus.

EMPRESAS CERTIFICADAS



































































A GTBR ratifica no Brasil o sucesso da Go Trans SRL na Argentina. Entre em contato conosco e faça parte dessa história de sucesso!



URUGUAIANA - BRASIL

General José de San Martin 3700 1º Piso - Sala - 114 - Distrito Rodoviário Tel +55 55 3411-1487 / 55 55- 99910-3400 🕓 flavio.santos@gotranssrl.com Skype- Flavio Santos - Gotrans

CÓRDOBA - ARGENTINA

Fabrizio E. Carrascull Cañitas Mall, 2º Piso - Oficina 12 y 14 Córdoba Capital - (X5016FHP) +543514415700 comercial@gotranssrl.com

Matéria de Capa

Emergência sanitária mobilizou a ABTI para manter a transposição de fronteiras



declaração do estado de emergência sanitária em decorrência da Covid-19 ocasionou a súbita paralisação total ou parcial de inúmeras atividades mundo afora. Ainda que o transporte de cargas tenha sido, desde o primeiro momento, considerado uma atividade essencial pelo seu intrínseco papel de abastecimento, o setor foi impactado por inúmeras e crescentes limitações impostas pelos Estados Partes do Mercosul. Mesmo no ambiente doméstico, questões simples como os serviços de refeições ao longo das rodovias, prejudicaram a continuidade do transporte.

Houve aspectos críticos neste contexto, tais como a decisão da AFIP que determinou prestar serviço aduaneiro apenas para operações e/ou destinos de importação que estivessem relacionadas às atividades declaradas como essenciais por meio de um decreto da Argentina. No caso das operações e/ou destinos de exportação, definiu-se atender exclusivamente aqueles que não poderiam ser adiados por serem mercadorias perecíveis, por sua sazonalidade ou raridade.

A exigência das Declarações Juradas de Saúde e de Migração



Novas exigências aos motoristas: Declarações de saúde e migração

provocou transtornos e gerou filas na Ponte Internacional de Uruguaiana/Paso de los Libres, pois muitos motoristas não portavam a documentação ou não realizavam o preenchimento correto. Imediatamente após o estabelecimento desta normativa a ABTI divulgou aos seus associados, e disponibilizou em seu site os modelos de preenchimento das declarações. Para acelerar a passagem dos caminhões, também passou a fazer a entrega dos documentos na Ponte Internacional.

Mas as dificuldades não se circunscreveram ao espaço das fronteiras: protocolos para o transporte na Argentina passaram a ocasionar transtornos aos motoristas, tais como a determinação de que não deveriam pernoitar no caminhão, mesmo em locais onde não havia acomodações disponíveis para descanso.

Em sua estratégica posição na maior fronteira terrestre do Brasil, a ABTI imediatamente se engajou à meta de manter os serviços do Transporte Rodoviário Internacional. Foi um trabalho contínuo que priorizou a agilidade e eficiência para resolver as inúmeras questões urgentes encaminhadas pelas empresas associadas, por todas as formas de comunicação: e-mail; skype; whatsapp; facebook; instagram e telefone.

A ruptura da rotina e da normalidade dos serviços públicos impôs reiteradas interlocuções para assegurar o atendimento dentro dos horários reduzidos. Atos intempestivos de autoridades provinciais e municipais da Argentina resultaram em retenção de caminhões brasileiros, demandando providências em nível federal e pela via diplomática para liberar veículos em viagem. Foram ações que reafirmaram a importância da relação mantida pela Associação com órgãos oficiais e demais entidades internacionais representativas do setor.

Entidades coirmãs, especialmente a FADEEAC e a ATACI, tanto quanto organismos como a ANTT, e seu par argentino, a Subsecretaria de Transporte e a Direção de Transporte, tem sido incansáveis na busca de soluções. O presidente da FADEEAC, Hugo Bauza, ressaltou que era hora de deixar de lado diferenças e disputas, clamando por união para resolver todos os problemas em comum que o transporte tem de enfrentar.

A pandemia colocou em evidência o viés operacional da Associação, característica relevante em sua prestação de serviços aos seus associados. Por outro lado, deu foco em inúmeras formalidades que precisaram ser revistas para manter ativo o trânsito internacio-



Filas na ponte voltam à cena

nal ao longo de todo o período de exceção decorrente da pandemia.

Por demanda da ABTI foi definida a suspensão de prazos no âmbito de processos administrativos de apuração de infrações e aplicação de penalidades da ANTT, decorrentes de condutas que infringem a legislação de transportes terrestres. Inicialmente válida por 90 dias, a Resolução 5.882 atualizou o período de suspensão para enquanto perdurar o estado de calamidade pública.

Extensão da validade de documentos e licenças

A pandemia trouxe à tona uma resiliência incomum dos países do Mercosul. A Associação solicitou às autoridades a prorrogação do prazo de validade da CNH/LINTI para trânsito na Argentina, enquanto não fosse realizada a homologação do acordo entre os demais países (Brasil, Chile, Uruguai e Paraguai) sobre tal questão. No entanto, no dia 28 de abril, após reunião extraordinária do ATIT, em inusitada decisão, foi determinada a aplicação de reconhecimento mútuo entre as prorrogações de validade adotadas por cada país. Também foram reconhecidas por um prazo de 60 dias corridos a partir do dia 22 de abril deste ano, as respectivas legislações de prorrogação de validade de cada país (Argentina, Brasil, Chile, Paraguai e Uruguai) a respeito da Revisão Técnica Obrigatória e/ou Inspeção Técnica Veicular que tenham vencido a partir do dia 1º de março de 2020.

Atendendo outra reivindicação da Associação, anterior ao período de crise, e que visa a redução de tempo e custos, a Multilog implementou um novo sistema de Solicitação de Autorização de Ingresso mediante senha eletrônica.

Segundo o despachante aduaneiro Fábio Freitas Ciocca, a desmaterialização do processo é um caminho sem volta. A pandemia está acelerando alguns processos que até então estavam caminhando a passos lentos. Para ele, a consequência da implementação de novas funcionalidades oportuniza celeridade, segurança e maior previsibilidade nas operações, e portanto, a diminuição de custos.

Já o despachante Argeu Fioravante analisa que a senha eletrônica veio em concordância ao que todos buscam, que é agilizar as operações em fronteira e mostrar o diferencial no porto de Uruguaiana, além de diminuir o



contato físico das pessoas, devido à Covid-19, com benefícios para o setor aduaneiro e transportadores. Ele acrescenta que na importação, com a implantação de apresentação documental via dossiê, tanto para os órgãos anuentes, Multilog e Receita Federal, agregou-se agilidade considerável nas operações.

A inclusão dos motoristas na Campanha de Vacinação contra a Gripe foi outra medida importante alcançada pela Entidade. O apoio de representantes políticos e entidades foi determinante para o Ministério da Saúde incorporar os caminhoneiros na segunda fase da campanha. A priorização da saúde destes profissionais é estratégica para manter a atividade de abastecimento neste período. As vacinas foram disponibilizadas em todos os postos de saúde do país, bem como nos Portos Secos Rodoviários, lugar de circulação dos motoristas.

Presença em Comitês de Crise

A prefeitura de Uruguaiana decretou calamidade pública e constituiu um Comitê de Contingenciamento com representantes de entidades como a ABTI, SDAER-GS, SINDILOJAS, CDL, entre outras. Foram organizados grupos de mensagem (whatsapp) para tratar sobre medidas preventivas e definir estratégias que fossem eficazes ao combate da Covid-19 e, ao mesmo tempo, que não prejudicassem as atividades econômicas da cidade.

Especificamente no setor de transporte, foi criado um grupo de trabalho em Buenos Aires, liderado pela Embaixada do Brasil, para receber os relatos de veículos ou motoristas impedidos de prosseguir viagem. Este grupo auxiliou na solução de impasses em torno do TRIC diante das restrições nas fronteiras, constituindo-se um canal de contato aberto pela ANTT, por meio do qual a ABTI passou a receber as informações das retenções e pode mediar com os órgãos responsáveis para solucioná-las.

Doação de Equipamentos de Proteção Individual

Contando com o engajamento da Transportes Cavalinho, Ex-





Entrevista concedida à Rádio Charrua de Uruguaiana (antes da exigência de uso de máscara)



Doações feitas por associados e ABTI (foto menor também)

presso Hércules, Sul Atlântico, QBOX e Rigabras, empresas associadas, a ABTI conseguiu arrecadar máscaras, protetores faciais, luvas e álcool em gel para entrega aos agentes de fiscalização. Foram entregues 60 protetores faciais 3D, 50 máscaras, 20 litros de álcool em gel e 10 caixas de luvas, adquiridos pela Associação com o valor que as empresas doaram para este fim.

A Entidade também realizou a entrega de materiais de higiene ao COTECAR, para serem disponibilizados na sala de agentes do transporte aduaneiro: sabonete líquido, álcool em gel, água sanitária, luvas e toalhas de papel para auxiliar na prevenção contra o coronavírus.

As providências para manter a operacionalidade do transporte internacional impuseram decisões rápidas. A partir do dia em que o Paraguai e a Argentina passaram a exigir declarações juradas de Saúde e de Migração para trânsito em seus países, a ABTI mobilizou-se na entrada da Ponte Internacional para entregar os formulários aos motoristas e orientar sobre o preenchimento correto das informações, pois em muitos casos a medida ainda não era conhecida. O

SEST SENAT incorporou-se à iniciativa e simultaneamente passou a distribuir kits de higiene contendo máscaras, luvas e álcool em gel, não apenas na ponte, mas também no Porto Seco Rodoviário (Multilog). Esta ação foi realizada durante 15 dias, e foi suspensa à medida que as transportadoras haviam assimilado as novas exigências e passaram a organizar a logística das operações.

O monitoramento dos dados de cruze durante a pandemia

A partir do entendimento de que a informação é um instrumento importante na tomada de decisões do mercado, ao estabelecer-se um ambiente de exceção no trânsito internacional, seja pelas

novas exigências, seja pelas restricões de horários, a ABTI decidiu monitorar o trânsito de caminhões diariamente, fazendo totalizações semanais, para poder dimensionar o tamanho da redução da atividade a partir da pandemia. A apuração dos números de cruze de cargas de importação e exportação teve abrangência nas seis principais fronteiras do Mercosul: Uruguaiana, São Borja, Santana do Livramento e Foz do Iguaçu. Estas estatísticas passaram a subsidiar os associados em suas decisões administrativas e operacionais. (veja gráficos nesta edição).

Ampliação dos horários de operações

Após reiteradas solicitações da ABTI, os horários das liberações de veículos para importação e exportação nas fronteiras de Uruguaiana e São Borja foram ampliados, levando em consideração que o fluxo das operações não deveria ser submetido a gargalos, pois o transporte foi reconhecido como essencial para a economia dos países.

Em 30 de abril representantes dos órgãos da Área de Controle Integrado (ACI) de Paso de los Libres/Uruguaiana reagiram a esta necessidade e adotaram medidas de ampliação dos horários de atendimento.

Mesmo com quadro reduzido



Pulverização dos pneus dos caminhôes

de pessoal, a partir de 04 de maio o horário de funcionamento do CO-TECAR, para ingresso e saída de importações argentinas, e para a saída de exportações, passou a ser de segunda-feira a sábado, das 8h às 22h, permanecendo fechado aos domingos.

De sua parte a Receita Federal, em sintonia com a decisão das autoridades argentinas, tal como fizera por quando reduziu seu atendimento, adotou novos horários de liberação de caminhões em Uruguaiana, que passaram a ser das 8h às 20h30min de segunda a sábado no Porto Seco Rodoviário; e das 8h às 21h de segunda a sábado, no Terminal Aduaneiro da BR-290. Não há liberação no Terminal Aduaneiro da BR-290 aos domingos. Adicionalmente a Receita definiu o horário de liberação de caminhões de exportação no Porto Seco Rodoviário de Uruguaiana que passou a ser das 8h às 20h30min de segunda a sexta-feira, e das 8h às 16h nos sábados.

No Paraguai, caminhões parados no fim de semana

A ABTI oficiou à Receita Federal de Foz do Iguaçu em 28 de maio, para solicitar que seja revisto horário de cruze dos caminhões em lastre no sentido Paraguai – Brasil. A proibição de cruze de caminhões aos sábados, neste cenário de pan-

demia, expõe a saúde dos motoristas a maiores riscos, pois impõe maior período de espera para prosseguir viagem, resultando em aglomerações inconvenientes de pessoas.

Dias depois enviou outra mensagem por correio eletrônico aos mesmos auditores, quando acrescentou que os motoristas

aguardam em local sem nenhuma infraestrutura de higiene e alimentação, e ainda são obrigados a permanecer em seus veículos, por conta do isolamento social praticado no Paraguai até que a permissão para o ingresso no Brasil ocorra. A Associação destacou que o aumento no tempo de liberação também influencia em outras questões de saúde com a aproximação do inverno e o perigo eminente da Covid-19. Arrolouse também os riscos latentes à vida, diretamente relacionados com a segurança pública, agravada por conta da crise econômica que todos os países vem sofrendo nesta pandemia.

A Entidade lembrou também aos auditores que a modificação nos horários afeta economicamente os transportadores, causando um aumento do custo logístico por conta do tempo ocioso e retardo no retorno do caminhão na operação, limitando a uma viagem semanal à

Assunção. "Entendemos que o fluxo de caminhão carregado é diferente do fluxo de caminhão vazio. Portanto, a espera de três dias para dar seguimento à operação possui impacto negativo tanto social, quanto economicamente", encerrou a mensagem.

A partir da segunda quinzena de março tudo mudou. O transporte internacional foi desde logo declarado como atividade essencial, e as autoridades nacionais de cada país comecaram a definir ações preventivas ao contágio da Covid-19. Gradativamente instalou-se um clima de incertezas nos diversos ambientes por onde tramita o transporte rodoviário internacional. Protocolos de higiene, regras de distanciamento, novos documentos relacionados à saúde dos motoristas, equipes de trabalho reduzidas devido ao afastamento de grupos de risco, foram algumas das circunstâncias



Longas filas de espera em via urbana de Ciudad del Este

que criaram uma atmosfera de excepcionalidade para a atividade. A ABTI, atenta às novas determinações que chegavam, integrou-se ao esforço das autoridades de atuar no campo da prevenção à saúde, e simultaneamente passou a prestar apoio aos transportadores, na sua missão de manter as fronteiras abertas.

No fechamento desta edição sequer se vislumbra o fim destas excepcionalidades, mas constata-se um gradativo ajuste das operações de transporte, que ao se habituar com as exigentes regras sanitárias, assume esta nova "normalidade" do setor. O gradativo aumento do fluxo de caminhões (importação/exportação) ratifica esta sensação. A Entidade enfrentou um dos maiores desafios operacionais de sua existência, e viu reafirmada sua vocação de suporte ao setor exatamente nos locais onde o transporte internacional acontece: nas fronteiras

Cuidados com a equipe de trabalho da ABTI

exemplo de todas as demais organizações, a estrutura administrativa/operacional da ABTI também teve que fazer ajustes para manter suas atividades a partir da crise sanitária. Ao mesmo tempo em que experimenta limitações, teve seu trabalho intensificado pelas restrições de atendimento e aumento das exigências das autoridades no que tange ao transporte internacional de cargas, ocasionando uma sobrecarga em sua equipe.

Desde o momento em que ficaram claros os riscos à saúde das pessoas, a Associação adotou procedimentos de limpeza extrema de todos os ambientes, higienizando portas, maçanetas, interruptores de luz e equipamentos de uso coletivo e da fachada e calçada da entidade. Janelas abertas sempre que possível, disponibilização de EPI indicados em um primeiro momento pela OMS (álcool em gel, e álcool isopropílico para higienização de equipamentos eletrônicos de uso pessoal) e a liberação de uniforme para facilitar a troca diária de peças, foram algumas das medidas incorporadas à rotina de trabalho. Os colaboradores foram redistribuídos para ampliar a distância entre eles, e foram incentivados a incorporar videoconferências em suas práticas de comunicação.

A partir do mês de abril, quando a pandemia começou a ter uma presença mais relevante no RS, os funcionários que estavam em atendimento externo (na ponte entregando formulários e orientando aos motoristas), passaram a usar protetores faciais. Duas colaboradoras do grupo de risco passaram a trabalhar em home office. Cumprindo determinações do município, a Entidade disponibilizou máscaras para todos os colaboradores e estagiários. Passou-se a utilizar luvas para o atendimento na certificação digital, e para o atendimento presencial estabeleceu-se a exigência de uso de máscara enquanto estiver na entidade. No mês de maio foi instalado um tapete para higienização dos calçados nos acessos a entidade (recepção e setor administrativo).

Visando uma racionalização de meios também foram negociadas antecipações de férias (50%) e estabelecidas compensações de banco de horas.

Testes da Covid-19 para motoristas em São Borja e Uruquaiana



SEST SENAT adquiriu 30 mil testes rápidos da Covid-19 para serem aplicados país afora em caminhoneiros autônomos, motoristas profissionais do transporte rodoviário de cargas e motoristas e cobradores do transporte coletivo. A unidade de Uruguaiana recebeu 150 kits para teste.

Como se tratava de uma quantidade que inviabilizou a aplicação em todos os motoristas que transitam pela fronteira, foi adotado um modelo de testagem por amos-

tragem, já empregado nacionalmente pela Universidade Federal de Pelotas (UFPEL). A aplicação dos testes ocorreu a partir do dia 08 de junho, com acompanhamento da Secretaria de Saúde de Uruguaiana, contando com o apoio da ABTI, SETAL, SIN-DIMERCOSUL e Receita Federal.

A atividade foi realizada no Terminal Aduaneiro da BR-290, sendo ofertada aos motoristas que ingressavam em lastre da Argentina e que tinham residência que tinham residência no município de Uruguaiana. Durante o procedimento os condutores também receberam orientações de prevenção e higienização para o enfrentamento do coronavírus.

Além desta aplicação de exames, a Secretaria de Saúde de Uruguaiana seguiu realizando a aferição da temperatura corporal dos condutores e o Exército Brasileiro

efetua a pulverização dos veículos, como parte de um protocolo sanitário que visa proteger a saúde e bem-estar dos profissionais durante suas atividades.

Na fronteira São Borja/Santo Tomé, a Mercovia, concessionária responsável pelo Centro Unificado de Fronteiras (CUF) aplicou em 03 de junho 25 testes rápidos da Covid-19. Os exames foram adquiridos pela própria concessionária e aplicados pelas Secretarias de Saúde de São Boria e Santo Tomé, de forma aleatória, contemplando pessoas de distintos setores do CUF, entre motoristas e fiscais dos diferentes órgãos anuentes e intervenientes de ambos os países.

Além disso, a concessionária tem assumido os custos de higienização externa e interna de veículos, em ambos os sentidos antes da saída do CUF. Adicionalmente, atendendo ao protocolo sanitário, a Mercovia tem aferido a temperatura e fiscalizado o uso obrigatório de máscaras para ingresso no local.



planalto.com.br facebook.com/TransportesPlanalto/





OPORTUNIDADE PARA SUAS FINANÇAS

ma grande oportunidade tributária para as empresas do ramo de transporte de carga. No final do ano de 2017, mais precisamente em 2 de outubro de 2017, foi publicado o acórdão do RE 574.706, de relatoria da ministra Carmen Lúcia, no qual o Supremo Tribunal Federal fixou a tese de que "o ICMS, por não compor faturamento das empresas, deve ser excluído da base de cálculo do PIS e da COFINS."

A decisão proferida pelo Eg. STF representa uma grande vitória para os contribuintes brasileiros, pois nela o Supremo reconheceu a inconstitucionalidade da cobrança de valores feitos pelo Fisco. Com esse tipo de precedente as empresas transportadoras podem ter uma economia e recuperar uma quantidade substancial de crédito, logicamente, conservando sempre a operação tributária das empresas. Diante dessa situação, a COM-

PASSE, com seu corpo técnico contábil e jurídico, nesse momento de ouro que tem à sua frente. Tem estrutura para que traga a seus clientes a possibilidade de conseguir a restituição dos valores pagos indevidamente ao Fisco nos últimos cinco anos.

Além de deixar de recolher a exação inconstitucional sobre o faturamento de fretes no mercado interno através da liminar proferida em processo judicial. Apesar desse julgamento, a Secretaria da Receita Federal continua impondo o recolhimento do PIS e da COFINS sem

exclusão do ICMS de sua base de cálculo, exigindo dos contribuintes valores que o STF já afirmou serem indevidos. Essa realidade evidencia a necessidade de adoção de medidas judiciais por parte das empresas interessadas, para exercer o direito de recolher o tributo em conformidade com os preceitos constitucionais, na linha do que decidido pelo STF. Portanto, é preciso para ter seu direito garantido, ingressar em Juízo perante a Justiça Federal em fase da União, representando os interessados em receber estes valores recolhidos a maior com a máxima urgência.



COMPASSE - Cia Paranaense de Assessoria Empresarial

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

Gerais

ABTI pesquisa participação feminina no transporte

uestionamentos da Receita Federal do Brasil sobre o número de mulheres que trabalham no transporte e logística, somados com a visão da importância do trabalho desempenhado por elas, inspiraram a ABTI na articulação de uma pesquisa para identificar essas profissionais e elaborar um conteúdo sobre o tema. As empresas associadas foram estimuladas a disseminar o questionário em seus ambientes organizacionais, para

que o maior número possível de mulheres pudesse responder. Em pouco mais de uma semana, mais de meia centena delas já haviam enviado suas respostas. A pesquisa revelou o engajamento inclusive de homens, diretores de empresas, que resolveram responder como forma de expressar o reconhecimento que possuem pela força do trabalho das mulheres.

A presença feminina é crescente em todos os campos profissionais

e segmentos econômicos. No Transporte Rodoviário Internacional de Cargas tem protagonismo afirmado, seja na liderança, em funções administrativas ou operacionais: a mulher está conquistando cada vez mais espaço em uma área cuja atuação predominante de homens era uma referência.

Para ilustrar este levantamento, abaixo reproduzimos algumas respostas à pergunta final da pesquisa.

Como compreende a importância da mulher no transporte internacional / comércio exterior?

• Fundamental, pela forma de conduzir os processos, sempre com delicadeza e muita resiliência.

Rosangela Palmeira

Superintendente de Comex da Braspress

• Com seu forte senso de ética e justiça, bem como com sua força interna e imposição de respeito perante um mercado dominado até então pelos homens, as mulheres encontraram espaço no transporte internacional liderando os diversos níveis do setor (administrativo, operacional, documental, gerencial) além da participação representativa no setor perante autoridades internacionais, fazendo com que este mercado cresça com qualidade, procedimentos corretos, segurança, ética e correção.

Júlia Borghetti

Diretora Borghetti Logística

• Temos um olhar diferente para o negócio e processos.

Patrícia Costella

Diretora da Marvel

• Importante a sensibilidade e a organização da mulher.

Laisa Basei

Gerente da Interlink

• Importante lembrar que a figura da mulher no mercado de trabalho, com as mesmas condições e oportunidades que os homens, são uma luta constante e, é com grande satisfação que observamos que ao longo dos anos a mulher tem ocupado cada vez mais seu espaço em diversos segmentos, entre eles a logística e o transporte, mesmo este sendo considerado por muitos um espaço masculino. Acredito que com nossa força de vontade e cursos profissionalizantes estamos conseguindo passar pelas barreiras do preconceito e da mentalidade de algumas pessoas. Unindo estes dois fatores, alcançaremos nosso lugar de direito, ou melhor, de igualdade.

Fabiane Alves

Despachante da VPM Logística

• A determinação e a sensibilidade

feminina são características fundamentais que vem contribuindo positivamente junto ao setor do transporte. Hoje as mulheres estão ganhando cada vez mais espaço. Este é o reconhecimento pelo profissionalismo e busca constante de aprendizado e novos conhecimentos.

Indiara Teixeira

Assistente da Stock Armazéns

• Com muita importância e damos prioridade à contratação de mulheres. Hoje elas são maioria em nosso quadro funcional na administração, e também temos mulheres conduzindo nossos veículos de grande porte, em viagens de longa distância.

Juan Carlos Castro Pastor

Diretor da Transrodut



Desglobalização é tendência pós-crise

economista alemão Joachim Fels tem uma experiência de 32 anos em análises macroeconômicas. Ele é membro dos comitês econômico e monetário da Associação dos Bancos da Alemanha. Foi economista internacional do Goldman Sachs e economista chefe global do Morgan Stanley em Londres. Presentemente trabalha para a PIMCO, uma gestora de investimentos com sede nos EUA, que administra US\$ 1,78 trilhão em ativos.

No mês de maio Fels analisou o ambiente econômico mundial diante da crise, e apontou tendências de médio e longo prazo.

Em síntese, o economista estima que a economia mundial só retomará níveis idênticos de atividade daqui a um ano e meio, ou dois. Os juros vão continuar caindo, e novas fases de afrouxamento fiscal vão ocorrer para que os governos possam dar suporte à população. A próxima fase de ação será o incentivo aos gastos como forma de impulsionar a retomada da economia.

No longo prazo o crescimento econômico mundial será mais lento que o ritmo que vinha experimentando antes da pandemia. E a inflação será ainda mais baixa num primeiro momento. Mas a emissão de moedas em meio à crise será determinante do surgimento de inflação alta mais adiante. As taxas nominais de juros serão ainda mais baixas que as atuais, mesmo depois do recrudescimento da inflação, sobretudo nos países emergentes.

O economista projeta que as nações em desenvolvimento vão sofrer com a queda do comércio global. Constata também que as moedas destes países vão perder valor real diante do dólar e do euro.

Fels desenha um cenário de cinco tendências mundiais a longo prazo. Inicialmente ele ressalta que estas tendências já vinham em curso, mas a crise está acelerando estas definições.

A primeira é a desglobalização econômica, que se afirma diante de um crescente protecionismo que já estava ocorrendo

A segunda tendência será uma postura mais conservadora de governos, empresas e indivíduos, adotando um comportamento de poupança, de produção de reservas financeiras. Em função disso as empresas vão se tornar mais alavancadas.

A terceira tendência passa pela digitalização. As empresas e organizações realizarão mais reuniões online, reduzindo as viagens para esta atividade. O home office se afirmará como um modelo de vínculo profissional. O e-commerce e o home shopping terão um impulso ainda maior, ampliando sua fatia de mercado.

O aumento da desigualdade entre pobres e ricos vai se aprofundar, desenhando a quarta tendência.

E a última tendência de longo prazo passa pela fusão de bancos centrais, indicando que as taxas de juros vão baixar de maneira mais universal e permanente.

Por fim, o economista alemão, enfocando um aspecto humano de modo mais específico, prevê que ao final desta crise sanitária as pessoas passarão a dar mais importância de estarem juntas fisicamente, acentuando valores de família.

Argentina em crise, renegocia dívida externa

Argentina estendeu para o final do mês de julho o prazo para as negociações de reestruturação da dívida de 65 bilhões de dólares. Um calote técnico já havia ocorrido em maio, quando o país deixou de pagar uma parcela de US\$ 500 milhões em juros.

O assunto vem sendo conduzido com cautela pelo governo argentino e pelos credores, pois uma moratória representaria o fechamento do mercado de capital estrangeiro para o país, a entrada de dólares ficaria mais difícil, pressionando o câmbio argentino.

O presidente Alberto Fernández reconheceu que "o default não é uma boa maneira de viver e é por isso que estamos fazendo um enorme esforço para chegar a um acordo". Mas disse também que "nenhum credor vai me convencer a fazer um argentino sofrer para pagar a dívida".

"Vamos nos recompor e vamos chegar a um acordo", manifestou o presidente à imprensa argentina, revelando confiança que um acordo poderia ser alcançado.

O governo anterior, de Maurício Macri, contraiu um empréstimo com o FMI de 45 bilhões de dólares, que foram totalmente consumidos pelo serviço da dívida.

O FMI também tem apoiado o governo atual e recentemente afirmou que a renegociação da Argentina com seus credores privados é uma chance de "devolver a dívida a um nível sustentável". Porém, já avisou ao presidente Fernández que um default real, neste momento, pode gerar instabilidade na economia, que já enfrenta enorme déficit fiscal, inflação e queda na atividade econômica.

Martin Guzmán, ministro da Economia, explica que o país trabalha para reestruturar sua dívida externa. Ele analisa que a Argentina tem uma longa história de auges e quedas, crises de balanços de pagamentos recorrentes, incluindo crises de dívida pública. Nestas ocasiões o país perde reservas internacionais, há depressão cambial, que é transportada aos preços, gerando a queda do poder aquisitivo e contração da demanda, com consequências ruins na produtividade e geração de empregos.

Em entrevista ao portal Folha UOL, Guzmán manifestou a expectativa de uma aproximação econômica da Argentina com o Brasil: "O Mercosul é mais que um acordo e não deveria ser apenas econômico, sendo também um intercâmbio cultural e social", disse ele.

A Covid-19 pode ser considerada doença ocupacional no âmbito do TRC?

decisão liminar tomada pelo Supremo Tribunal Federal (STF) no último dia 29 de abril de 2020, suspendendo os efeitos do artigo 29, da Medida Provisória 927/2020, fomentou a discussão sobre a possibilidade de se considerar a Covid-19 como uma doença ocupacional (vinculada ao trabalho).

Ocorre que o artigo 29, da Medida Provisória 927/2020, referia justamente que os casos de contaminação pelo coronavírus (Covid-19) não seriam considerados ocupacionais, exceto mediante comprovação de nexo causal (demonstração de que a doença decorreu do trabalho).

A discussão é relevante, na medida em que a doença ocupacional equipara-se a acidente de trabalho e, assim, pode gerar, dentre outros, reflexos relacionados ao pagamento de despesas médicas, hospitalares, recolhimento de FGTS, estabilidade de 12 (doze) meses no retorno ao trabalho, bem como pagamento de indenizações por danos morais e materiais.

Importante destacar que essa análise deve ser feita com um olhar voltado para a legislação previdenciária. Esta, quanto ao tema, dispõe que a doença endêmica, adquirida por segurado habitante de região em que se desenvolva, não é considerada doença do trabalho, salvo comprovação de que é resultante de exposição (artigo 20, parágrafo 1°, "d", da Lei nº 8.213/91).

Como a legislação previdenciária referida está em plena vigência, a Covid-19, à primeira vista, não deveria ser considerada como ocupacional, salvo, é claro, se comprovado ter sido resultante de exposição ao trabalho. Portanto, fundamental sublinhar que a legislação previdenciária não é salvo-conduto para que o empregador deixe de tomar todas as cautelas relativas à saúde e segurança no trabalho (SST) relacionadas à propagação do vírus.

Mesmo que a referência da lei previdenciária diga respeito à doença endêmica (restrita a determinada região), a intepretação lógica do texto legal deve ensejar a mesma conclusão em se tratando de uma doença pandêmica (global), caso da Covid-19.

Esse contexto normativo, como se percebe, tem potencial para en-

"Ao contrário do que muito

se veiculou na mídia...

a mencionada decisão do

STF, por si só, não tem

o condão de equiparar a

covid-19 a uma doença

ocupacional no TRC"

sejar muitas discussões judiciais, inclusive, é claro, no segmento do transporte rodoviário de cargas (TRC), no qual os profissionais, em virtude da natureza da atividade, acabam circulando em

diversos ambientes, internos e externos, ao longo da jornada de trabalho.

Embora o cenário relacionado ao coronavírus (Covid-19)

seja recente, a nossa jurisprudência já enfrentou situações análogas. No processo RR-100800-30.2011.5.17.0009, por exemplo, o Tribunal Superior do Trabalho (TST) entendeu que o empregador (hospital) deveria indenizar a empregada (enfermeira) em virtude da contaminação, à época, pelo vírus H1N1.

É bem verdade que o precedente citado diz respeito a profissional da área da saúde, no qual o risco da atividade é maior e, assim, acaba atraindo a responsabilização objetiva do empregador.

Registre-se, aqui, a posição do STF, no sentido de que é constitucional a responsabilização objetiva do empregador por danos decorrentes de acidentes de trabalho nos casos especificados em lei ou quando a atividade normalmente desenvolvida, por sua natureza, apre-

sentar exposição habitual a risco especial, com potencialidade lesiva, e implicar ao trabalhador ônus maior do que aos demais membros da coletividade (tema 932 de repercussão geral).

Salvo me-

lhor juízo, não é esse, necessariamente, o caso do transporte rodoviário de carga, sobretudo se comparado com a atuação dos profissionais da área da saúde que

estejam trabalhando na linha de frente no combate ao vírus. Embora saúde e transporte sejam atividades essenciais (Decreto nº

"... é importante ressaltar

que o fato de os

empregados do setor do

transporte rodoviário

de cargas não estarem

expostos a risco "especial",

decorrente da pandemia,

não pode fazer com que os

empregadores deixem de

tomar todas as medidas de

SST pertinentes."

10.282/2020), é certo que a natureza das atividades, no que tange a essa exposição a risco, é distinta.

Mais uma vez, contudo, é importante ressaltar que o fato de os empregados do setor do transporte rodoviário cargas não estarem expostos a risco "especial",

decorrente da pandemia, não pode fazer com que os empregadores deixem de tomar todas as medidas de SST pertinentes.

Como é sabido, o empregador deve zelar pela saúde e segurança de seus empregados. Isto se deve tanto em face do dever geral de prevenção, como em virtude do princípio da proteção ao empregado. Haverá, assim, em eventual discussão administrativa (autuação/ embargo/interdição) ou judicial (demandas indenizatórias), necessidade de se produzir provas sobre as cautelas tomadas pelo empregador, sendo que a exata extensão das medidas adotadas poderá determinar o sucesso da empresa na solução do possível litígio.

Portanto, para além da atenção com o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA), do Programa de Controle Médico e Saúde Ocupacional (PCMSO) e da Comissão Interna de Prevenção a Acidentes (CIPA), que podem e devem ser revisitados e reforçados nesse momento, é importante focar um olhar especial tanto ao: (i) Ofício Circular SEI nº 1088/2020, da Secretaria Especial de Previdência e Trabalho, do Ministério da Econo-

> mia, que determinou a implementação de medidas de prevenção relacionadas risco de contágio da Covid-19, voltadas a temas como higiene e conduta, refeitórios. Serviço Especializado em Engenharia e Segurança e Medicina do Trabalho (SESMT), transporte de trabalhadores, dentre

outras; (ii) como às Recomendações e Notas Técnicas emitidas pelo Ministério Público do Trabalho (MPT), destacando-se a Nota Técnica de nº 2, de 13 de março de 2020, na qual há uma série de recomendações acerca de medidas que podem ser tomadas pelos empregadores, visando a conscientizar e prevenir, nesse momento de pandemia.

Na mesma esteira, importante que os empregadores atentem aos diversos atos normativos que vêm sendo editados pelos Estados e Municípios das diferentes localidades nas quais a empresa possa manter suas operações, cumprindo as determinações vinculadas à saúde e segurança relacionadas às possibilidades de execução das atividades laborais.

Ao contrário do que muito se veiculou na mídia naquele momento, entendemos, salvo melhor juízo, que a mencionada decisão do STF, por si só, não tem o condão de equiparar a Covid-19 a uma doença ocupacional no TRC. Contudo, como acima destacado, é dever de todo o empregador, no que logicamente se inclui o segmento do transporte rodoviário de cargas, bem gerir todos os mecanismos de prevenção e proteção aos seus trabalhadores nesse momento, seguindo todas as diretrizes do setor de SST da empresa, treinando, monitorando e documentando todas as ações implementadas, a fim de afastar eventuais responsabilizações que não sejam devidamente justificadas.







Marcelo Corrêa Restano (1), Andressa Corrêa da Silva (2) e Diego Rios Coster (3), sócios da Zanella Advogados Associados / Assessores jurídicos trabalhistas da ABTI

Recursos Humanos

Home office tende a crescer após pandemia

distanciamento social adotado em boa parte do país, de forma emergencial, levou muitas empresas à adoção do home office ou teletrabalho. Era a única alternativa disponível para evitar a parada total de muitas organizações. O trabalho remoto é uma prática consagrada em alguns setores econômicos, mas ainda não tem uma cultura plenamente disseminada no Brasil.

Segundo pesquisa revelada pelo IBGE em dezembro do ano passado, no Brasil 3,8 milhões de pessoas trabalham em casa. São 5,2% dos trabalhadores do setor privado. Estes números são 44% superiores aos de 2012, quando o Instituto começou a medir esta atividade.

Segundo Wolnei Ferreira, diretor executivo da Sociedade Brasileira de Teletrabalho e Teleatividades (Sobratt), houve empresas aderindo ao home office de forma atabalhoada, sem os devidos cuidados e nem seguros sobre a eficácia e viabilidade, prospectando nele o único recurso possível.

Aos poucos, avalia, esses empresários estão melhorando suas estruturas e percebendo uma solução "confiável, segura e de contingenciamento de gastos". Ainda que forçado em razão da pandemia, o trabalho remoto implantado emergencialmente faz as vezes de um projeto-piloto para quem vinha amadurecendo a ideia. Empresas estão testando controles de monitoramento do funcionário e da produtividade, conexão de internet e demais equipamentos.

Ferreira acrescenta que antes da pandemia, alguns empresários estavam adotando de forma teme-



"Ainda que forçado em razão da pandemia, o trabalho remoto implantado emergencialmente faz as vezes de um projetopiloto para quem vinha amadurecendo a ideia.

(autor: Wolnei Ferreira)

rária. Deixavam funcionários em casa uma vez por semana, mas a tendência é que a lógica se inverta após a crise: uma vez por semana no trabalho e o restante em casa — projeta Ferreira, que também é diretor jurídico da Associação Brasileira de Recursos Humanos (ABRH).

A presença do funcionário nas dependências do empregador

vez ou outra importante, destaca ele, para evitar perda de identidade, para que haja interação com os colegas e para aquelas eventuais conversas pessoais que precisam ser olho no olho, sem mediação tecnológica.

Fernando Cotanda, professor de Sociologia e coordenador-adjunto da especialização em Relações de Trabalho da UFRGS, entende que as restrições impostas pela pandemia irão acelerar processos de implantação de trabalho remoto, mas o método não é aplicável a qualquer atividade produtiva e esse é um movimento complexo e demorado, que implica em equipamentos adequados, logística, sistemas de comunicação, de compartilhamento e de proteção de dados e protocolos.

Atividades empresariais relacionadas a setores como suporte técnico, TI, vendas e marketing, representantes e setor criativo, revelam potencial já conhecido para o trabalho a distância.

O controle do trabalho e desempenho em home office

O controle é uma ferramenta essencial para que o contratante possa comprovar os benefícios dessa modalidade, assim como para ver se os colaboradores estão de fato cumprindo suas tarefas e bem como para avaliar o desempenho de cada um. Existem diversos sistemas que são responsáveis por fazer esse controle de ponto, através dos quais os próprios funcionários conseguem acessar seus dados e realizar a marcação de seus horários. Por serem online, esses sistemas modernos e completos estão disponíveis no mercado, e podem ser monitorados

por diversos aparelhos como celulares ou computadores.

O acompanhamento da performance e desempenho de cada funcionário pode ser verificado por meio da entrega de resultados através de diversas tecnologias. Além de garantir que os funcionários tenham os equipamentos necessários e um bom ambiente de trabalho, as contratantes podem promover reuniões informativas presenciais com certa frequência, para reforçar a relação entre ela e os contratados, além de poderem verificar pessoalmente essa entrega de resultados.

Para isso, é essencial garantir uma boa comunicação entre as partes, que deve ser clara e eficiente a todo momento. Ferramentas como o Skype ou o Hangouts servem como forma de garantir essa comunicação sempre aberta. O emprego da internet como aliada para manter o acompanhamento da performance fica muito mais fácil, assim como garantir a motivação de todos os colaboradores e aumentar a confiabilidade no sistema home office

Especificações do trabalho mediante contrato

As empresas devem ter um documento responsável por formalizar o home office, com as especificações desta relação profissional. Nele deverão estar definidas as atividades que serão realizadas, além das condições para aquisição, uso, manutenção ou fornecimento dos equipamentos e infraestrutura para a prestação do trabalho remoto, e o reembolso das despesas arcadas pelo empregado.

Direitos e deveres do trabalhador em home office

A Reforma Trabalhista de 2017 contemplou especificamente o trabalho a distância. O art. 6 da CLT estabeleceu que os colaboradores que realizam o teletrabalho possuem os mesmos direitos dos que não adotam essa prática. Leia abaixo os aspectos centrais:

- Registro em Carteira de Trabalho, informando a data da admissão, a natureza do trabalho, o salário e a forma de pagamento;
- Férias e 13° salário;
- Recolhimento do (FGTS);
- Fornecimento de vale-transporte referente aos dias que o funcionário precisa se deslocar;
- Auxílio-doença acidentário;

- · Remuneração compatível com sua função, independentemente do local onde o trabalhador presta serviços;
- · Outros benefícios concedidos aos funcionários, como auxílio-creche, plano de saúde, de acordo com a convenção coletiva de trabalho.

Além desses direitos coletivos. as empresas também devem conceder aos funcionários os equipamentos necessários para a realização de suas atividades, para que ele não tenha que arcar com os custos que devem ser de responsabilidade da contratante.

A Reforma Trabalhista definiu regras específicas para esta

- modalidade laboral. Os principais aspectos são:
- · Empregador e empregado precisam formalizar via contrato todos os gastos relacionados ao trabalho que a pessoa tiver em casa (equipamentos, luz etc);
- O controle do trabalho é feito por tarefa, e não por hora;
- · O funcionário pode comparecer à empresa para a realização de tarefas específicas;
- · A empresa deve instruir o funcionário em relação às regras de saúde, ergonomia e segurança do trabalho;
- · Como não há o controle de jornada, não deve existir o pagamento de horas extras.





Av. Aureliano de Figueiredo Pinto, 575 Conj 506 - Praia de Belas - Poto Alegre/RS 51 3028-3003 O 51 99391-7577 | Filial São Paulo 11 94276-4207



Mercado

Scania entrega caminhões movidos a GNV para a Pepsico



Scania Latin America anunciou a entrega de 18 caminhões movidos a GNV para a Pepsico. O objetivo da empresa é reduzir em 20% suas emissões veiculares até o ano de 2030.

Segundo Roberto Barral, vicepresidente de Operações Comerciais da Scania, a meta da montadora é ser líder em transporte mais sustentável. E o emprego de combustíveis alternativos é a base deste posicionamento. A eletricidade é um dos pilares da redução da contaminação do ar, porém a Scania considera múltiplas possibilidades. Para o mercado brasileiro o GNV (gás natural ou biometano) é o mais viável economicamente. Segundo Barral, o biodiesel e o etanol são inviáveis pela questão fiscal. O HVO – óleo vegetal, é pouco produzido no país, e a célula de hidrogênio, a Scania já tem algumas unidades rodando em outros países. Presentemente a empresa tem mais de quatro mil veículos rodando pelo mundo utilizando combustíveis alternativos, sendo que em cada mercado empregam a opção mais ajustada a preços operacionais dos caminhões.

Desde 2018 a Scania fazia testes com o GNV, que demonstrou ser viável economicamente, pois tem um custo operacional 17% menor que o diesel, além de oferecer um bom desempenho, pois o motor, mesmo sendo ciclo otto, tem um comportamento idêntico ao diesel. Silvio Munhoz, diretor Comercial da Scania, realça que o motor não é uma adaptação, tendo sido desenvolvido para queimar gás natural. Ademais, opera com menos ruído. A montadora também destaca a segurança dos tanques de gás, que são controlados por válvulas de alta segurança. A autonomia dos caminhões é de 500 km, viabilizando seu trânsito por todo o território nacional.

Os caminhões movidos a GNV são 30% mais caros do que os com motorização diesel, porém a Scania sustenta que, além dos ganhos ambientais, pois são veículos que reduzem em 97% a emissão de NOx, os modelos a gás são mais econômicos, amortizando o investimento inicial ao longo do uso.



Associados

Sitran Chapecó elege nova Diretoria

empresário Ivalberto Tozzo foi eleito presidente do Sitran Chapecó. A nova diretoria assume o comando do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga e Logística com mandato até 2024

O presidente eleito tem como metas prioritárias fortalecer a união da categoria com permanente diálogo para consolidar atendimento às demandas do transporte. Tozzo antecipa que um dos projetos em pauta é agregar os diferentes segmentos econômicos do TRC, hoje ausentes do quadro associativo.

O Sitran Chapecó tem base territorial em 28 municípios onde atuam cerca de 2.000 empresas com uma frota superior a 16 mil caminhões. O Oeste catarinense é uma das maiores potências do transporte da Região Sul do Brasil e no Mercosul, com inúmeros operadores do transporte internacional.

Diretoria

Presidente

Ivalberto Tozzo

Vice-presidente

Luiz Framento

Diretor secretário

Valdir Tombini

Diretor financeiro

Deneraci Perin

Diretor financeiro adjunto

Lenoir Gral



Suplentes

Iloi Lunardi, Gilberto Merigo, Luiz Alberto Cordenonsi, Marcos Barbieri, Sadi Morgan

Conselho Fiscal

Lodovino Costella, Rui Betanin, Gilson Zeni

Suplentes

Eder Fredson Rosa, Valmor Zanella José Ricardo Tremea

CNT desenvolve campanha de valorização do transporte

A CNT (Confederação Nacional do Transporte), com o apoio de entidades do setor do transporte em todo o Brasil, desenvolve a campanha "O Transporte Move o Brasil."

A ação tem o objetivo de chamar a atenção para a importância do setor na garantia do abastecimento e dos deslocamentos necessários, especialmente neste momento de crise de saúde em razão da pandemia da Covid-19. A campanha ressalta que a atividade transportadora abastece, conecta e torna possível o movimento que leva o Brasil para frente. Além disso, traz a mensagem de que, quando se faz presente na vida de cada um, é capaz de mudar a realidade do país inteiro.

No material, que inicialmente está sendo veiculado em plataformas digitais, chama-se a atenção para como o transporte está presente no dia a dia dos brasileiros e da sua relevância para todos os demais segmentos da economia. Além disso, é valorizada a atuação de cada modal, dos transportadores e dos trabalhadores do setor.

"O transporte foi recentemente reconhecido como atividade essencial e, nesta crise, exerce seu papel como nunca, apesar das dificuldades e da queda na demanda, que tem afetado o custeio das operações", destaca o presidente da CNT, Vander Costa. "É necessário que haja esse reconhecimento e que sejam adotadas medidas cada vez mais efetivas para que o setor mantenha as atividades,

fundamentais para o enfrentamento e para a superação desta crise", complementa.

Todo o material (peças para redes sociais e vídeos) está disponível para acesso e download na página otransportemoveobrasil.cnt.org.br. As peças podem ser customizadas com a inclusão de marcas das entidades e empresas que queiram aderir à campanha.

A iniciativa, além disso, se soma ao trabalho protagonizado pela CNT, com apoio de entidades associadas, na defesa do setor, a fim de mitigar os impactos da pandemia da Covid-19 sobre a atividade transportadora.

Saiba mais aqui:

otransportemoveobrasil.cnt.org.br

Informações

Horários das Operações Aduaneiras nas Principais Fronteiras

Cidade	Órgãos de controle	Dias úteis	Final de semana	Мара	Anvisa	Emater	
Chuí (RS)	Receita Federal	9h às 18h					
Jaguarão (RS)	Concessionária Multilog	8h às 12h e das 14h0 às 18h45		8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 14h às 17h		
	Receita Federal	14h às 17h30		3 1011	1 11105 1711		
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	
civianiento (N3)	Receita Federal	8h às 20h		131130 43 171130		17h30	
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					
	Concessionária Multilog	7h às 20h30min (exportação) e das 7h às 22h (importação)	sáb. 8h às 14h (exp.) 7h às 22h (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	
Uruguaiana (RS)	Receita Federal	8h às 20h30min	sáb. 8h às 20h30min	as 101130	1411 d3 1011	ווסו כפוודיו כנים	
	TA BR 290	8h às 21h / sábado das 8h às 21h / dor	ningo sem expediente				
Itaqui (RS)	Receita Federal	10h às 15h (sentido AR-BR)	sem operação				
São Borio (DS)	Concessionária MERCOVIA	8h às 22h30min	sábados das 8h às 14h	8h às 18h e aos sába-	Dias de semana		
São Borja (RS)	Receita Federal	8h às 22h30min	sábados das 8h às 14h	dos das 8h às 12h	das 8h às 18h		
Porto Xavier (RS)	Receita Federal	8h15min às 11h30min e das 14h15min às17h30min	sábados das 9h15 às 10h30min e das 16h15 às 17h30min				
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 admi- nistrativo		
Foz do Jauagu (DD)	Concessionária Multilog	8h às 1h30min		8h às 12h e das 14h	8h às 12h e das	Por demanda	
Foz do Iguaçu (PR)	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h (AR)/ 6h às 12h (PY)	Não tem plantão	às 18h	13h às 17h	roi demanda	
Porto de Santa Santa Helena (PR)		7h às 19h		7h às 11h30 e das 13h30 às 18h			
	Receita Federal	7h às 12h e das 13h30min às 19h		ווסו גם טכווכיו			
Guaíra (PR)	Porto Sete Quedas	8h às 18h		8h às 12h e das	8h às 12h e das		
addira (i 14)	Receita Federal	8h às 18h30min		13h30 às 17h	13h30 às 17h		
	AGESA	7h30 às 12h e das 13h30 às 18h	Sábados por demanda	7h30 às 11h30 e das			
Corumbá (MS)	Receita Federal	7h30min às 11h30min e das 13h30min às 17h30min		13h30 às 17h30			

Obs.: Cabe ressaltar que após o horário de expediente 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					
Multilog	Darlan Ribeiro Souza	Importação	(55) 3412-7200					
	São Borja-RS/Santo T	omé-AR						
Mercovia (CUF)	José Luis Vazzoler	Importação e Exportação	(55) 3431-2207					
	Santana do Livramento-R	S/Rivera-UY						
Multilog	Roberto Gomes	Importação e Exportação	(55) 3621-5300					
	Corumbá-MS/Puerto S	oares-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.

Subcontratação

Transporte entre Brasil e	Mesma bandeira	Cruzamento de bandeira	Reunião bilateral
Argentina	Autorizado	Autorizado	ltem 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	ltem 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	ltem 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

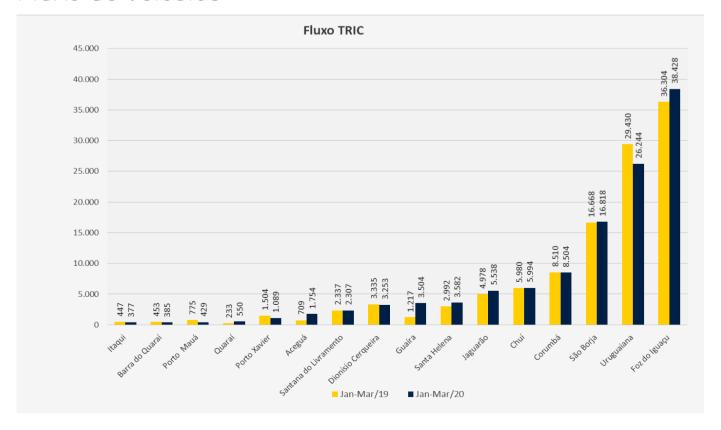
Movimento do 1º trimestre 2020 foi semelhante ao do ano passado

Os reflexos da pandemia começaram a impactar do transporte internacional a partir do final de março. Confira matéria e gráficos nas páginas 16/17

♦ 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-Mar 2019	Jan-Ma 2020		Fev 2020	Mar 2020		Mar 2019	Mar 2020	Δ	Abr/18 Mar/19	Abr/19 Mar/20	Δ
		AR	Importação	442	348	-21,27%	168	53	-68,45%	141	53	-62,41%	2.174	2.659	22,31%
Itaqui	Alvear		Exportação	5	29	480,00%	12	0	0,00%	0	0	0,00%	71	61	-14,08%
			Total	447	377	-15,66%	180	53	-70,56%	141	53	-62,41%	2.245	2.720	21,16%
		AR	Importação	7.992	8.416	5,31%	3.181	2.692	-15,37%	3.041	2.692	-11,48%	32.280	36.380	12,70%
São Borja	Santo Tomé		Exportação	8.676	8.402	-3,16%	3.107	2.722	-12,39%	3.104	2.722	-12,31%	44.459	38.878	-12,55%
			Total	16.668	16.818	0,90%	6.288	5.414	-13,90%	6.145	5.414	-11,90%	76.739	75.258	-1,93%
		AR	Importação	1.297	851	-34,39%	164	514	213,41%	759	514	-32,28%	4.069	6.513	60,06%
Porto Xavier	San Javier		Exportação	207	238	14,98%	80	70	-12,50%	54	70	29,63%	2.077	1.205	-41,98%
			Total	1.504	1.089	-27,59%	244	584	139,34%	813	584	-28,17%	6.146	7.718	25,58%
		AR	Importação	1.599	1.298	-18,82%	391	502	28,39%	439	502	14,35%	7.017	7.271	3,62%
D. Cerqueira	B. de Irigoyen		Exportação	1.736	1.955	12,62%	628	643	2,39%	560	643	14,82%	9.021	8.339	-7,56%
			Total	3.335	3.253	-2,46%	1.019	1.145	12,37%	999	1.145	14,61%	16.038	15.610	-2,67%
		AR	Importação	9.706	8.935	-7,94%	3.203	2.520	-21,32%	3.399	2.520	-25,86%	41.769	42.496	1,74%
Uruguaiana	P. de los Libres		Exportação	19.724	17.309	-12,24%	5.851	5.481	-6,32%	6.569	5.481	-16,56%	90.911	78.002	-14,20%
			Total	29.430	26.244	-10,83%	9.054	8.001	-11,63%	9.968	8.001	-19,73%	132.680	120.498	-9,18%
Porto Mauá	Alba Posse	AR	Importação	1	1	0,00%	1	0	0,00%	0	0	0,00%	2	6	200,00%
10110 11000	711001 0330		Exportação	774	428	-44,70%	143	122	-14,69%	238	122	-48,74%	3.321	1.786	-46,22%
			Total	775	429	-44,65%	144	122	-15,28%	238	122	-48,74%	3.323	1.792	-46,07%
Foz do Iguaçu	C. del Este/	PY	Imp. PIA/PTN	21.762	16.729	-23,13%	4.995	6.252	25,17%	7.356	6.252	-15,01%	85.282	92.282	8,21%
	Puerto Iguazu	+ AR	Exp. PIA/PTN	14.542	21.699	49,22%	7.666	5.402	-29,53%	4.751	5.402	13,70%	67.939	71.863	5,78%
			Total PIA/PTN	36.304	38.428	5,85%	12.661	11.654	-7,95%	12.107	11.654	-3,74%	153.221	164.145	7,13%
		PY	Importção	2.874	3.336	16,08%	813	614	-24,48%	1.026	614	-40,16%	10.700	16.358	52,88%
Santa Helena	Porto Índio		Exportação	118	246	108,47%	127	10	-92,13%	8	10	25,00%	1.382	853	-38,28%
			Total	2.992	3.582	19,72%	940	624	-33,62%	1.034	624	-39,65%	12.082	17.211	42,45%
	PY	Importação	935	3.109	232,51%	946	575	-39,22%	807	575	-28,75%	9.668	14.152	46,38%	
Guaíra	Guaíra Salto del Guaíra		Exportação	282	395	40,07%	155	59	-61,94%	232	59	-74,57%	3.064	2.113	-31,04%
			Total	1.217	3.504	187,92%	1.101	634	-42,42%	1.039	634	-38,98%	12.732	16.265	27,75%
0		UY	Importação	436	1.414	224,31%	956	398	-58,37%	245	398	62,45%	3.548	6.322	78,18%
Aceguá	Acegua		Exportação	273	340	24,54%	152	119	-21,71%	75	119	58,67%	1.365	1.125	-17,58%
			Total	709	1.754	147,39%	1.108	517	-53,34%	320	517	61,56%	4.913	7.447	51,58%

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-Mar 2019	Jan-Mar 2020	- Δ	Fev 2020	Mar 2020		Mar 2019	Mar 2020	Δ	Abr/18 Mar/19	Abr/19 Mar/20	Δ
		UY	Importação	189	101	-46,56%	48	3	-93,75%	34	3	-91,18%	437	189	-56,75%
Barra do Quaraí	Bella Unión		Exportação	264	284	7,58%	75	118	57,33%	105	118	12,38%	1.196	881	-26,34%
			Total	453	385	-15,01%	123	121	-1,63%	139	121	-12,95%	1.633	1.070	-34,48%
		UY	Importação	1.654	1.289	-22,07%	417	447	7,19%	454	447	-1,54%	7.205	5.558	-22,86%
Chuí	Chuy		Exportação	4.326	4.705	8,76%	1.449	1.828	26,16%	1.234	1.828	48,14%	19.591	20.942	6,90%
			Total	5.980	5.994	0,23%	1.866	2.275	21,92%	1.688	2.275	34,77%	26.796	26.500	-1,10%
		UY	Importação	2.143	2.437	13,72%	890	646	-27,42%	590	646	9,49%	8.418	10.655	26,57%
Jaguarão	Rio Branco		Exportação	2.835	3.101	9,38%	1.011	1.104	9,20%	932	1.104	18,45%	13.172	13.991	6,22%
			Total	4.978	5.538	11,25%	1.901	1.750	-7,94%	1.522	1.750	14,98%	21.590	24.646	14,15%
		UY	Importação	207	528	155,07%	186	151	-18,82%	18	151	738,89%	870	1.251	43,79%
Quaraí	Artigas		Exportação	26	22	-15,38%	7	8	14,29%	8	8	0,00%	178	135	-24,16%
			Total	233	550	136,05%	193	159	-17,62%	26	159	511,54%	1.048	1.386	32,25%
		UY	Importação	629	715	13,67%	224	243	8,48%	208	243	16,83%	2.317	3.024	30,51%
S. do Livramento	Rivera		Exportação	1.708	1.592	-6,79%	568	564	-0,70%	558	564	1,08%	7.416	6.977	-5,92%
			Total	2.337	2.307	-1,28%	792	807	1,89%	766	807	5,35%	9.733	10.001	2,75%
		во	Importação	982	1.619	64,87%	449	526	17,15%	238	526	121,01%	7.232	5.767	-20,26%
Corumbá	Puerto Suarez		Exportação	7.528	6.885	-8,54%	2.224	2.003	-9,94%	2.297	2.003	-12,80%	29.935	28.809	-3,76%
			Total	8.510	8.504	-0,07%	2.673	2.529	-5,39%	2.535	2.529	-0,24%	37.167	34.576	-6,97%

Fluxo de veículos



Informações

Feriados internacionais

Julho Agosto Setembro 09 - Independência da Argentina 10 - Puente Turístico Sem feriados 17 - Dia do general 10 - Puente Turístico José de San Martín 07 - Independência do Brasil Sem feriados Sem feriados 18 - Juramento da Sem feriados Constituição do Uruguai 25 - Independência do Uruguai 28 - Dia da Batalha de Boquerón Sem feriados 15 - Fundação de Assunção 05 - Dia da Independência Sem feriados 24 - Aniversário de Simón Bolívar Sem feriados 18 - Dia da 16 - Nossa Senhora do Carmo Independência Chilena 15 - Assunção de Maria 19 - Dia do Exército chileno Uruguai Legenda: Argentina Chile Brasil Paraguai

Restrição de veículos no Brasil

FERIADO	DATA	HORÁRIO
Independência	04/09/2020 (sexta-feira) 05/09/2020 (sábado) 07/09/2020 (segunda-feira)	16h às 22h 6h às 12h 16h às 22h

Restrição de veículos na Argentina

Estão suspensas devido à pandemia.









