Cenário do
revista Transporte
ABTI Associação Brasileira de Transportadores Internacionais
1º TRIMESTRE 2022
ANO XVI
63

Mala Direta
Postal
Básica
9912341225-DR/RS
ABTI
CORREIOS
FECHAMENTO AUTORIZADO.
Pode ser aberto pelos Correios.

www.abti.org.br

Acordo de Livre Comércio com o Chile impulsiona transporte

Porto terrestre Los Andes

Facilidades comerciais esbarram em fronteiras colapsadas e burocráticas

ENTRE EM CONTATO CONOSCO!

Estamos à disposição para atendê-lo.

ABTI

Diretoria Executiva
Gladys Vinci
internacional@abti.org.br

Secretaria Executiva
Gabrielly Correia e
Gladenir Vargas
secretaria@abti.org.br
Ramais: 205 | 206
(55) 98116-6787

Registros
Gabrielly Correia e Nicolle Vieira
registros@abti.org.br
Ramais: 205 | 209
(55) 98141-0123

Licenças
Diana Espindola e
Taciana Machado
licencas@abti.org.br
Ramais: 203 | 204
(55) 98116-0436

Financeiro
Amarildo Fernandes e
Helly Caffarati
financeiro@abti.org.br
Ramal: 207
(55) 9 9988-1982

Comunicação
Analluzi Copceski, Katielli Saraiva,
Nitri Hoisler e Igor Rios
comunicacao@abti.org.br
Ramais: 202 | 214
(55) 98156-0000

Certificação Digital
Gabrielly Correia e
Taciana Machado
certificado@abti.org.br
Ramais: 205 | 206

associacaoabti | associacaoabti | associacaoabti | abti | associacaoabti

Façamos parte da nossa história

Francisco Carlos Gonçalves Cardoso
Presidente da ABTI

Neste tempo de grandes inquietações ocasionadas por mais um conflito armado, novamente somos remetidos à reflexão da importância de poder viver e trabalhar num ambiente de paz e ordem institucional. Justamente agora, que começamos a ter sinais claros do arrefecimento da pandemia, uma nova questão se coloca em nosso caminho. Se pouco ou nada temos a ver com esta guerra, cada vez mais sentimos os efeitos da globalização. O combustível, o fertilizante, o trigo e outros tantos produtos, têm sua cadeia de distribuição afetada, com efeito imediato nos seus preços. Novamente estamos sendo desafiados em nossa resiliência.

Mas o ataque russo à Ucrânia volta a demonstrar ao capitalismo internacional que a América do Sul, e de modo mais específico o Cone Sul deste continente, é um grande mercado onde não existem ameaças de conflitos armados. Mostra ainda, que existe um bloco econômico de pouco mais de três décadas, em que ainda existem muitas oportunidades de desenvolvimento socioeconômico. O transporte rodoviário internacional de cargas tem promovido a integração econômica do Mercosul, e em 2021, em meio à pandemia, alcançou a maior marca de movimentação de veículos de sua história. Foram 662 mil caminhões transpondo fronteiras entre sete países.

"O acordo de livre comércio Brasil – Chile precisa chegar na fronteira."

Assim como almejamos o fim da guerra pelo sofrimento e pelas vidas perdidas, esperamos que a pauta de investimentos internacionais considere o nosso ambiente, onde nem todas as barreiras econômicas foram superadas, porém também, onde não tem faltado diálogo e visão fraterna de convivência.

Nossa matéria de capa versa sobre o acordo de livre comércio celebrado em janeiro, entre Brasil e Chile. O transporte já havia medido esta oportunidade em 2021. Nossa atividade cresceu mais de 80%. O Chile mostra-se conceitualmente mais alinhado às visões da OMC, buscando costurar alianças comerciais mais fluidas. Agora resta ver as autoridades aduaneiras chilenas cumprir na plenitude o que foi assinado entre os dois países. Na mesma reportagem em que captamos as expectativas de crescimento do transporte entre Brasil e Chile, verificamos que a transposição de fronteiras entre Argentina e Chile é morosa e burocrática, além de contar com infraestrutura incondizente com o modal rodoviário. Fotos mostram concentrações de caminhões em espera que talvez não encontrem precedentes mundo afora. O acordo precisa chegar na fronteira.

Desejo ainda, fazer referência ao início da obra de nossa sede. Em três meses, avançamos bastante. Um grupo distinto e apreciável de empresas já aderiu à campanha de sócios beneméritos que contribuem para que sejam viabilizados os recursos necessários para este empreendimento. Nosso slogan bem representa esta situação: "juntos seremos mais fortes". Exorto outras empresas a aderirem à campanha, e fazerem parte desta História.

Boa leitura!

sumário

ANO XVI - EDIÇÃO 63 - 2022

Sede própria. Associação promove campanha para reunir recursos destinados ao empreendimento 6

Transporte Internacional cresce 26% no último triênio 10

Acordo de livre comércio amplia mercado de transporte para o Chile 18

Transportadores vislumbram oportunidades, mas apontam dificuldades com processos aduaneiros em descompasso ao Acordo

Entrevista com Eduardo Yaya (Fadeeac AR): Uma análise dos problemas da fronteira Argentina-Chile 14

Tecnologia 5G trará notáveis avanços para o transporte 28

INTERNACIONAL
Mercosul carece de um protocolo sanitário diante da Covid-19 8

INTERNACIONAL
Foz do Iguaçu promove Fórum de Transporte Internacional 10

INTERNACIONAL
Brasil deseja ingressar na OCDE em dois anos 12

TRANSPORTE
Empresas OEA serão valorizados por novos critérios de alfandegamento 17

RECURSOS HUMANOS
Canais de denúncia desencorajam fraudes nas empresas 30

MERCADO
Scania aposta em crescimento moderado neste ano 32

LEGISLAÇÃO
Peso por eixo deverá ser informação visível nos caminhões 33

FLUXO DO TRIC
662 mil caminhões transitaram nas fronteiras em 2021: é número recorde! 36

INTERNACIONAL
Transportadores peruanos desejam manter cotas (cupos) 38

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

DIRETORIA EXECUTIVA
Presidente
Francisco Carlos G. Cardoso
Vice-Presidente
Glademir Zanette
Diretor Administrativo
Nolar Vicente Sauer
Diretor Técnico
Marcelo Gaspari *(in memorian)*
Diretor de Assuntos Políticos
Jorge Antônio Lanzanova
Diretores de Relações Institucionais
Urubatan Helou
Sergio Maggi Junior
Diretores
Danilo Guedes
Lucas Antônio Scapini
João Fernando Silvestrin
Antônio Luiz da Silva Júnior
Paulo Ricardo Ossani

DIRETORIA ADJUNTA
Diretores
Leonardo Hoffmann Quiñónez
Flavio Vasconcelos dos Santos

CONSELHO DIRETOR
Diretores
Francine Roman
Matías Ferrari
Clóvis Dall'Agnol
Lenoir Gral
Juan Carlos Castro Pastor
Fernando Cordenonsi
Osni Roman

CONSELHO FISCAL
Presidente do Conselho Fiscal
Valmor Scapini
Conselheiro Fiscal Efetivo
Rubem de Carvalho Maidana
Giovane Lindemayer de Oliveira
Conselheiro Fiscal Suplente
Hélio José Branco de Matias
Edgardo José Gasparrini

CONSELHO EDITORIAL ABTI
Diretor Administrativo
Nolar Vicente Sauer
Diretora Executiva
Gladys Vinci
Secretária Executiva
Gladenir Vargas
Jornalismo
Katielli Saraiva

COMERCIAL
Nitriangel Hoisler
comunicacao@abti.org.br

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

PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃO
Plus Comunicações

ARTE
Gilnei da Costa Cunha

IMPRESSÃO
Kunde Indústrias Gráficas Ltda.

Tiragem desta Edição
3.000 exemplares

Começam as obras da sede própria

O início de 2022 marca também o começo da construção da sede própria da ABTI em Uruguaiana. Em 2019 foi adquirido o terreno. Ao longo de 2020, em meia a pandemia, estudos finais definiram o projeto. Na metade de 2021, foi concluída a demolição da casa, que existia na área de 800 m². Em novembro passado houve a assembleia que definiu a Diretoria da Associação para este biênio. Será de sua responsabilidade conduzir a edificação do prédio de 430 m². Em reunião de Diretoria, foi definido que o objetivo é conduzir a obra com recursos próprios. Para tanto, a Entidade articulou uma campanha entre seus associados e apoiadores, visando prover o valor necessário. Ainda em novembro, em ato solene prestigiado por autoridades, foi descerrada a placa alusiva ao início da obra.

Os três primeiros meses de trabalho foram bastante produtivos à edificação. O orçamento da obra é de R$ 2,1 milhões. A campanha de apoio obteve importantes adesões que revelam o engajamento de sócios e apoiadores. "Faça parte desta História" é o título da campanha de sócios beneméritos da construção, numa alusão à importância desta iniciativa, bem como pelo objetivo de se inaugurar a sede no cinquentenário da ABTI.

O projeto definiu linhas retas e panos de vidro na fachada, com acabamentos modernos. A

arquiteta Victoria Amarante, que projetou o prédio, descreve que a edificação terá dois pavimentos, mantendo a percepção do projeto de desenvolver um local de trabalho aberto para promover a integração de alguns setores da empresa, salas fechadas para reuniões e com maior privacidade quando necessário. Agrega ainda que a proposta conta com um espaço comum para socialização ao ar livre, no segundo pavimento.

Mobilização para obter recursos ao empreendimento

Para fazer frente a um investimento desta grandeza, a ABTI está promovendo uma campanha de sócios beneméritos. Com valores acessíveis para empresas de todos os portes, as contrapartidas oferecem uma visibilidade diferenciada aos apoiadores. No atual contexto em que a mídia digital é largamente empregada pelas empresas, as contribuições são recompensadas com expressiva visualização nos espaços em que a ABTI se apresenta, conferindo reconhecimento e peso institucional às organizações. As cotas foram definidas para um plano de 24 meses. Conheça as empresas já aderidas em anúncio nesta edição da revista.

Categoria Ouro
(R$ 2.000,00 mensais)
- A marca da empresa na parede de homenagens na nova sede
- Banner no site da entidade (página inicial) com link de direcionamento para o site da empresa
- 2 postagens mensais nas redes (facebook, linkedin, twitter)
- Inserções com destaque na Revista Cenário do Transporte
-A marca da empresa com destaque nos eventos realizados pela ABTI neste período
-A marca da empresa no rodapé do email marketing
- Menção no livro Além das Fronteiras

Categoria Prata
(R$ 1.000,00 mensais)
- Banner no site da entidade (página interna) com link de direcionamento para o site da empresa
- 1 postagem mensal nas redes (facebook, linkedin, twitter)
- Inserções na Revista Cenário do Transporte
- A marca da empresa nos eventos realizados pela ABTI neste período

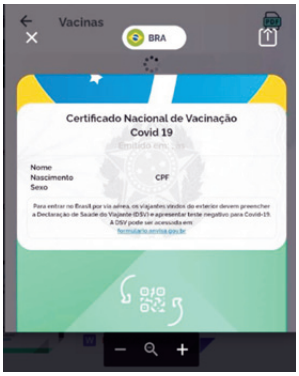
Categoria Bronze
(R$ 500,00 mensais)
- Banner no site da entidade (rodapé da página interna) com link de direcionamento para o site da empresa
- 1 postagem bimestral nas redes (facebook, linkedin, twitter)
- Inserções na Revista Cenário do Transporte

Fone para informações: (55) 9 8156.0000

Transporte busca um protocolo sanitário comum ao Mercosul

Condesul propõe o fim do teste covid-19

A consolidação da vacinação contra covid-19 tem permitido que autoridades da área de saúde gradativamente flexibilizem as exigências para ingresso nos países do Mercosul. Em janeiro a Argentina reabriu algumas fronteiras para o público em geral. Nos primeiros dias ainda era exigido um teste PCR, porém logo adiante o requisito básico passou a ser o certificado de vacinação, com duas doses. Enquanto isso, na fronteira entre Argentina e Chile as exigências foram mudando, chegando ao cúmulo de que por meio eletivo, os funcionários da área de saúde do Chile passaram a escolher quem deveria se submeter a um teste PCR, mesmo que já apresentasse um realizado nos prazos previstos. Já o Uruguai manteve inalteradas suas normas, exigindo o teste de todas as pessoas que desejem ingressar em seu território. Por fim, o Paraguai, que nunca fechou a fronteira e nem exigiu testes.



Certificado de vacinação

A Argentina reduziu as exigências ao público em geral, porém manteve os requisitos de teste PCR para os tripulantes de caminhões. Por meio de uma nota, em 21 de fevereiro o Condesul - Conselho Empresarial de Transporte Internacional de Cargas por Carretas do Mercosul exortou que os coordenadores nacionais do Subgrupo 5 do Mercosul discutam a eliminação dos testes para motoristas de caminhão. Pediram também que sejam aceitos os certificados de vacinação completo contra Covid-19. Os representantes do setor empresarial também apelaram para que a Subsecretaria de Transporte Automotor da Argentina disponibilize os meios necessários para regularizar as demoras na expedição de trâmites relacionados com o transporte internacional de cargas.

A ABTI expressou diretamente para a ANTT que o principal anseio de seus associados é um tratamento similar ao que é concedido aos demais cidadãos e residentes dos países vizinhos no seu ingresso ao território argentino, que tendo permanecido os últimos quatorze dias nestes países, podem ingressar somente portando o certificado de esquema de vacinação completo, com a segunda doses tendo sido aplicada há mais de 14 dias.

O presidente desta Associação, Francisco Cardoso, destacou que o setor não suporta mais custos. "A testagem massiva que vem sendo praticada há quase um ano já demonstrou que o transportador não é o vetor de contaminação nesta pandemia. O setor está muito preocupado com o abastecimento dos mercados, há muito represamento de cargas. A economia necessita voltar a girar", argumentou ele.

Após estas iniciativas, em 24 de fevereiro ficou combinado por videoconferência que o Brasil faria uma proposta formal de requisitos sanitários máximos comuns aplicáveis ao setor do transporte internacional terrestre de cargas, no contexto da pandemia de Covid-19. Tal documento será analisado no âmbito do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT/ALADI). Para tanto, o Itamaraty solicitou em 10 de março informações para o Ministério da Saúde, ANVISA e ABTI a fim de embasar o documento.

O pedido demandou os seguintes fundamentos:

- Ministério da Saúde: subsídios sobre isolamento;

- ANVISA: subsídios sobre o menor risco para a saúde pública representado pelos tripulantes do transporte de cargas e estudo sobre a relação entre isolamento e vacinação e a redução de internações por covid-19;

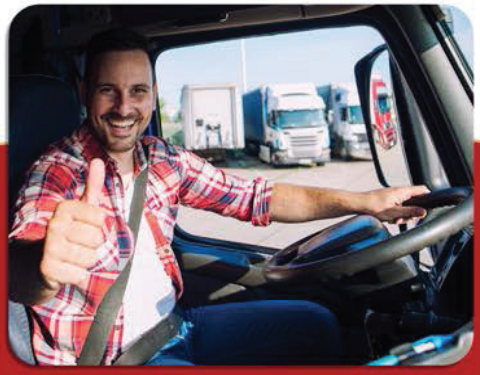
- ABTI: dispositivos da lei brasileira e das legislações dos demais países da região sobre a responsabilidade das empresas transportadoras relativas aos seus funcionários em viagens internacionais; relação, acompanhada de histórico sucinto, de casos concretos de apoio prestado pelas empresas transportadoras a empregados seus no exterior; e porcentagem dos tripulantes brasileiros do transporte internacional de cargas vacinados para covid-19.

RODOSUL
SEGUROS

CORRETORA DE SEGUROS ESPECIALIZADA

Benefícios exclusivos para associados da ABTI

Seguro de Carga Internacional e Nacional - Seguro Carta Azul - Seguro de Vida Motoristas e Funcionários - Seguro Riscos Ambientais - Seguro de Frotas - Seguro Patrimonial



Unidade Uruguaiana
(51) 99910.9947

Unidade São Paulo
(11) 98311.7979

Unidade Foz do Iguaçú
(45) 99142.9973

Av. Aureliano de Figueiredo Pinto, 575 Conj. 506. Praia de Belas - Porto Alegre - RS

(51) 3028.3003 (51) 99391.7577 rodosulseguros.com.br

Transporte internacional cresce 26% no último triênio

O contexto da pandemia trouxe incerteza e insegurança às atividades econômicas. O abrupto rompimento dos sistemas de produção e comércio não essencial, criou um ambiente inusitado. Ruas vazias, shoppings fechados, restaurantes e lancherias atendendo apenas para entregas, entre outros fatos, rapidamente levaram à compreensão que uma crise tinha início. E mais do que isso, não se sabia quando teria fim.

O transporte de cargas manteve suas atividades. Foi imediatamente reconhecida sua importância para o abastecimento. E esta percepção se estendeu ao transporte internacional, mesmo que as fronteiras dos países tivessem sido fechadas. Por mais de duas décadas a ABTI faz mensalmente a tabulação do movimento de caminhões nas fronteiras terrestres. E estas estatísticas mostraram que, apesar da liberação de trânsito internacional para caminhões, houve uma drástica redução do movimento entre março e junho de 2020.

Porém vencida a fase mais crítica de convivência com a pandemia, no segundo semestre de 2020 o transporte rodoviário internacional de cargas teve um crescimento muito superior ao esperado. O avanço foi tal grandeza, que os números globais de 2020 foram 1% superior aos de 2019, mesmo com o profundo decréscimo do segundo trimestre deste ano.

O avanço foi tal grandeza, que os números globais de 2020 foram 1% superior aos de 2019, mesmo com o profundo decréscimo do segundo trimestre deste ano.

As exigências sanitárias continuaram sendo um notável percalço ao transporte em 2021. Atendimento nas fronteiras com menos funcionários, formulários e controles adicionais, tornaram a transposição entre os países mais lentas. Mas as relações comerciais no Mercosul cresceram em 2021. Injunções específicas favoreceram ainda mais ao modal rodoviário. A seca do rio Paraguai fez refluir cargas de grãos do modal hidroviário para os caminhões. A falta de contêineres marítimos ampliou a opção por caminhões para levar produtos ao Chile.

Quando se faz uma comparação do crescimento do transporte rodoviário internacional de cargas no contexto da crise sanitária, é necessário analisar não apenas uma evolução entre um ano e outro anterior. É importante incluir o ano de 2019, pois neste tempo não havia pandemia. Neste cenário fica claro o avanço do modal rodoviário: houve um crescimento de 26% no último triênio!

É incontestável a presença de um regime de exceção quanto à saúde pública, mesmo que agora amenizado pela cobertura vacinal. Mas as atividades do transporte de cargas passam longe desta crise.

Movimento TRIC

Região	2019	2020	2021	Total triênio
Argentina/Chile	227.500	218.300	284.100	25%
Uruguai	69.100	73.700	82.400	19%
Paraguai	192.600	209.300	250.900	30%
Bolívia	34.500	28.300	45.000	30%
Totais acumulados	**524.000**	**529.000**	**662.000**	**26%**

Foz do Iguaçu promove
Fórum Internacional Multimodal

A ACIFI- Associação Comercial e Industrial de Foz do Iguaçu promove entre os dias 11 e 14 de maio o Fórum Internacional de Logística Multimodal Sustentável (FILMS). O evento tem como objetivo debater a intermodalidade da Região Trinacional do Iguassu Aplicada (Brasil, Chile, Paraguai e Argentina) bem como analisar a visão do hub multimodal como uma potencial solução para as dificuldades de logística que o cone sul apresenta.

Área de abrangência

Danilo Vendrusculo, vice-presidente da Associação, explica que o fórum será um espaço que promoverá o encontro de especialistas no assunto dos quatro países, em formato hibrido. O empresário acrescenta que o FILMS está voltado a autoridades do setor, empresários, investidores, profissionais da área e organismos públicos da sociedade civil. "Queremos, como resultados, deliberar e aprovar projetos de infraestrutura, obras e investimentos públicos e privados para a ampliação do modal logístico na América do Sul", acrescenta ele. O formato do evento faz foco em políticas de estado reunindo a esfera governamental, empresarial e entidades da sociedade civil organizada.

FILMS
Fórum Internacional de Logística Multimodal Sustentável

Desenvolvimento que atravessa fronteiras.

11 a 14 de Maio de 2022

As inscrições no FILMS devem ser feitas no link www.forumfilms.org

Público alvo

- Poderes executivo e legislativo dos países do Mercosul.
- Setor produtivo: indústria, agro, comércio, transportes, turismo, serviços, cooperativas.
- Sociedade civil organizada: associações comerciais, industriais, câmaras de comércio, conselhos de desenvolvimento, OAB.
- Empresários usuários do sistema de transportes.
- Empresários e grupos de investimentos.

Grupos de trabalho

- Modal Ferroviário
- Modal Rodoviário
- Modal Aeroviário
- Modal Hidroviário e Portos
- Terminais de Transbordos e Portos Secos
- Aduanas Integradas e Harmonização das legislações de comercio do Mercosul
- Segurança com foco no combate ao contrabando via fronteira do continente Sul Americano (grupo em análise)

Brasil almeja ingressar na OCDE em dois anos

De forma otimista, o atual governo acredita que o Brasil conseguirá ingressar na Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) num prazo de dois anos. A organização é tida como um "clube dos ricos", ainda que diversos países emergentes já sejam membros. Na América Latina apenas Chile e México participam.

A Entidade é conhecida por defender a democracia representativa e a economia de mercado. É também um importante local de produção de pesquisa orientada para criar e melhorar políticas públicas. Trata-se de um 'fórum internacional' que realiza estudos e auxilia no desenvolvimento de seus países-membros, fomentando ações voltadas para a estabilidade financeira e a melhoria de indicadores sociais. A interlocução operacional do Brasil com a OCDE se dá através do secretário de Assuntos Econômicos Internacionais do Ministério da Economia, Erivaldo Alfredo Gomes. A participação depende da adesão a 251 instrumentos normativos da Organização. Atualmente o Brasil participa de 103. Alguns destes instrumentos têm pautado as diretrizes de atuação da Receita Federal, inclusive nas fronteiras terrestres. Dois aspectos centrais exigidos do Brasil são o controle ambiental e a reforma tributária. Desde 25 de janeiro deste an o o país está habilitado pela OCDE para ser aceito, desde que cumpra os requisitos por ela apontados. Outros cinco países também receberam esta habilitação: Argentina, Peru, Croácia, Romênia e Bulgária.

Segundo Gomes, nem todas as exigências da OCDE precisam ser resolvidas de imediato, mas é necessário assumir um compromisso e sinalizar um plano de mudança para as questões apontadas como "fraquezas" do país. Dentre as principais, está a reforma tributária. O desalinhamento entre empresários, congressistas e economistas faz com que o tema seja sensível para todos os governos que já tentaram tocar na tributação brasileira.

Falta liberdade econômica e competitividade global

O secretário de Assuntos Internacionais observa que o país está num nível muito baixo, em termos de liberdade econômica. "No índice de competitividade global, estamos no último lugar nessa parte de regras tributárias, considerando 151 países. Há nações pequenas que estão mais bem avaliadas. Costumo dizer que não temos que arrumar nossa casa porque vamos receber visita. É porque é onde moramos. Temos padrões internacionais reconhecidos como os melhores no lado ocidental, dadas as reformas

que precisamos fazer, por que não usar os padrões da OCDE? A questão tributária é, de fato, um desafio. A última reforma tributária foi feita com a Constituição de 1988, desde então, todos os governos falam em fazer reforma tributária, empresários, pessoas. A dificuldade é de ter um consenso do que fazer. No momento em que trouxermos algumas referências da OCDE para o debate no Congresso, acho que a discussão tende a ser facilitada" analisa o representante brasileiro.

Padrões tributários da OCDE

O Brasil possui elementos nos padrões da OCDE. Porém a reforma tributária que está sendo discutida é parcial ainda. Trata somente da tributação sobre consumo. Para Gomes, é necessário fazer uma reforma mais abrangente. "Temos que simplificar estrutura. Simplificar, sobretudo, a parte de requisitos administrativos. A reforma que tá lá é só um começo. Temos que aprofundar a discussão que está no Congresso. OCDE vai ajudar a nortear a discussão", agrega ele. A expectativa de ser admitido em dois anos na OCDE, dependerá da nossa capacidade de "arrumar a casa". O secretário explica que não se precisa dizer que vai fazer as coisas de imediato, mas ter um compromisso. No caso do IOF, por exemplo, será retirado, pois a OCDE considera que este imposto gera distorções em termos de concorrência. No dia 15 de março o governo federal anunciou um cronograma que vai zerar o tributo até 2028.

OCDE – Um selo de qualidade

A OCDE, com sede em Paris, foi criada em 1961 e reúne 38 países-membros, a maioria economias desenvolvidas, como Estados Unidos, Japão e países da União Europeia. A organização é conhecida por defender a democracia representativa e a economia de mercado. É também um fórum que discute e promove políticas públicas em várias áreas e realiza ainda uma série de estudos internacionais. Ser membro efetivo da OCDE é visto como um "selo de qualidade" que impulsionaria a economia dos países.

Outros cinco países também receberam esta habilitação: Argentina, Peru, Croácia, Romênia e Bulgária.

A Entidade também analisa fatores que influenciam diretamente a vida da população, como os impostos, a seguridade social e o tempo que essas pessoas têm destinado ao lazer. A comparação dos sistemas educacionais e previdenciários dos países permite que a organização possa recomentar políticas necessárias que contribuam para a melhoria da qualidade de vida da população.

Garanta suas viagens internacionais

PARCERIA **KORSA SEGUROS** E **ABTI**

PRODUTOS

RCTR-C / RCF-DC E RCTR-VI (DANOS A CARGA)

FROTA

RCTRVI – CARTA AZUL (DANOS A TERCEIROS)

RC AMBIENTAL

Condições especiais de taxa e cobertura de seguros.

KORSA ABTI

Benefícios exclusivos aos associados

www.korsa.com.br | (21) 3861-0909

"**A falta de predisposição nas negociações** entre Chile e Argentina torna tudo burocrático nas fronteiras"

Eduardo Yaya é o coordenador do transporte internacional no Passo Cristo Redentor para a Aprocam e FADEEAC, entidades de representação nacional na Argentina. É um observador especializado desta fronteira, que é o principal ponto de transposição entre Argentina e Chile, com idêntica importância para os transportadores brasileiros. A seguir apresentamos entrevista feita por telefone, em que buscamos comprender como os transportadores argentinos analisam as condições operacionais desta transposição dos Andes.

Cenário do Transporte: *Há perspectiva de mudanças no curto e médio prazo. Existem planos de melhorar a área de estacionamento dos caminhões?*

Eduardo Yaya: Talvez as perspectivas possam ser de médio prazo, a ideia do transporte de cargas na Argentina é ter os caminhões estacionados pelo menor tempo possível. A fronteira deve ser sistematizada e fluir naturalmente com os controles de acordo com o século XXI, porém a falta de predisposição de negociações por pares de organismos (Chile e Argentina) torna tudo cada vez mais burocrático e ao invés de termos uma fronteira moderna, continuamos com controles de documentação como no século XIX.

Cenário do Transporte: *Há perspectiva de colocarem mais pessoal para atender?*

Eduardo Yaya: Do meu ponto de vista, não é apenas o pessoal que está faltando, mas a sistematização dos controles. Uspallata, por acordos de reciprocidade assinados, aceitos e vigentes entre Argentina e Chile, é um corredor de cargas de dupla entrada e saída. Porém o usuário (motorista) deve fazer a papelada em diferentes guichês de controle de documentos (Transporte, Migrações Aduaneiras e Controle Fitossanitário da Argentina e Chile) o que produz atrasos consideráveis, com controles duplicados no mesmo espaço físico.

Em seguida, os caminhões percorrem 120 km de Uspallata até a fronteira e, ao entrar no Chile, devido à legislação, e muitas vezes por desconhecimento dos funcionários do Complexo Los Libertadores, são novamente submetidos a controles alfandegários e sanitários.

Enquanto os acordos assinados não forem integrados e cumpridos, os sistemas de controle de documentos sempre terão atrasos com o número de funcionários atuais ou com o dobro do número de pessoas.

Cenário do Transporte: *A tendência mundial de afrouxamento das exigências relacionadas à pandemia, sobretudo pelo aumento de população vacinada, também se desenha neste espaço binacional Argentina-Chile?*

Eduardo Yaya: Não, o Chile não flexibilizou nada nos controles de saúde para as pessoas que entram em seu território por meio de fronteiras terrestres. O Ministério da Saúde do Chile está em todas as passagens de fronteira realizando um teste rápido de antígeno em todos os usuários que julgar necessário, às vezes, aleatoriamente, e em algumas outras fronteiras, para 100% dos que entram, entendendo que um teste de antígeno não é decisivo para estabelecer COVID19. Como resultado dos recentes protestos de motoristas na área de Uspallata e Mendoza, as embaixadas concordaram que para entrar no Chile o motorista deve ter um teste PCR negativo sem exigências sanitárias adicionais.

O problema disso é que, mesmo que tenham PCR negativo, se o teste de antígeno indicar positivo, o motorista fica isolado e seus contatos próximos também, tendo que esperar no Complexo Los Libertadores por um veículo para transferi-los para um "residência sanitária" em Santiago, Viña del Mar ou La Serena, deixando o caminhão e a carga estacionados em Los Libertadores à disposição dos despachantes ou representantes alfandegários para cuidar da desinfecção e troca do motorista.

Uma vez concluído o isolamento da pessoa, um certificado é concedido, e eles devem retornar à Argentina por seus próprios meios, como turistas.

W

Eduardo Yaya: Embora haja algumas considerações para os chilenos, como isolar-se em um domicílio declarado no Chile, o restante das medidas não é discriminatório.

Cenário do Transporte: *Fala-se também de problemas com segurança na área externa ao terminal.....o que acontece? Falta policiamento?*

Eduardo Yaya: Um caminhão que sai de Uspallata é controlado pelo SAG (serviço agrícola e pecuário chileno) e pela alfândega chilena

Extensas filas evidenciam subdimensionamento da infraestrutura

(controle que não deveria ser, pois a alfândega chilena já o controlava em Uspallata) e daí existem dois tipos de cargas: aquelas que vão diretamente para os portos, e a condição no momento é estável, em segurança. E tem aqueles que devem entregar mercadorias em armazéns. Esses caminhões devem nacionalizar a mercadoria e terminar o trânsito em Los Andes, uma localidade no Chile, 70 km mais a oeste de Los Libertadores, no chamado PTLA (Puerto Terrestre Los Andes). Lá os representantes alfandegários e as alfândegas do Chile (entre outros) consideram o trânsito cancelado, e neste local é que devem esperar nos acostamentos de uma rodovia, às vezes por mais de 24 horas. É nesse trecho da rodovia que eles esperam para entrar no PTLA, onde as cargas, e às vezes os motoristas, são roubados. Há policiais (carabineiros chilenos), mas eles não estão constantemente patrulhando. Assim, as reclamações ao governo da província de Los Andes são contínuas, por todos os usuários que devem entrar no PTLA.

> *"Enquanto os acordos assinados não forem integrados e cumpridos, os sistemas de controle de documentos sempre terão atrasos com o número de funcionários atuais ou com o dobro do número de pessoas"*

Cenário do Transporte: *A região onde os caminhões aguardam tem estrutura para atender a esta demora nas liberações?*

ACI em Uspallata: moderna, mas insuficiente

Eduardo Yaya: Os caminhões aguardam em várias áreas da província de Mendoza (Arg) e também em alguns setores do Chile.

Na província de Mendoza, todos os estacionamentos, com exceção do estacionamento denominado Destilería de Lujan de Cuyo (no cruzamento das vias 40 e 7), contam com todos os serviços disponíveis, pois a maioria são postos de abastecimento de combustível.

A Área de Controle Integrado (ACI) de Uspallata tem todos os serviços, mas são deficientes para tanto movimento, há banheiros com chuveiros e água quente, água potável e uma pequena sala de jantar, embora tudo seja muito precário. Antes de entrar, há um posto de abastecimento YPF que tem boa infraestrutura de serviços.

No PTLA, as instalações são todas de última geração, mas a capacidade do estacionamento é de apenas cerca de 300 caminhões. O restante, os que aguardam nos acostamentos da rodovia, não têm nada e não são atendidos por ninguém.

Cenário do Transporte: *Quais tem sido os maiores problemas decorrentes desta demora na liberação dos caminhões? No inverno tal situação se sustentará, em ambiente tão frio?*

Eduardo Yaya: O maior problema, como na maioria das fronteiras latino-americanas, é a burocracia e a falta de entendimento do Estado e das autoridades para sistematizar e agilizar os controles fronteiriços, mantendo-se rigoroso no controle de mercadorias ou transportes que não cumpram a legislação vigente.

A diferença com os invernos em El Paso é que a maioria dos transportadores considera esses atrasos de causas naturais e a previsão e provisão estão mais de acordo com as condições necessárias para o trânsito.

Novas regras de alfandegamento valorizam empresas certificadas OEA

A inovação que se destaca na Portaria é a disponibilização da interface denominada "API Recintos",

A Portaria 143 de 11 de fevereiro atualizou a legislação que disciplina os procedimentos de alfandegamento. Quando a Receita Federal autoriza o estacionamento ou trânsito de veículos nos locais ou recintos sob controle aduaneiro, configura-se o alfandegamento. A interpretação se estende à movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior, ou a ele destinadas, mesmo as que se encontram sob regime aduaneiro especial. Abrange ainda, o embarque, desembarque, verificação de bens ou trânsito de viajantes procedentes do exterior, ou a ele destinados e a movimentação e armazenagem de remessas internacionais.

O principal objetivo da norma é o aperfeiçoamento dos controles físicos, a verificação das mercadorias, inclusive de forma remota e o monitoramento, a adequação e a manutenção dos requisitos técnicos e operacionais aplicáveis ao recinto durante todo o período do alfandegamento.

A inovação que se destaca na Portaria é a disponibilização da interface denominada "API Recintos", que permite a integração entre os sistemas de controle do local ou recinto e os sistemas de controle da RFB. O emprego da interface reduz em cerca de 60% a 70% o volume de de dados a ser obrigatoriamente capturado e registrados por recintos, quando comparado com o comando normativo atual. Também reduz a zero os relatórios que devem ser mantidos e disponibilizados à RFB. Por sua vez, estão dispensadas as auditorias anuais dos sistemas de recintos alfandegados e cuja obrigatoriedade era determinada por instrução normativa em vigor desde 2006.

O sistema permitirá à Receita Federal gerenciar as informações de acesso e movimentação de pessoas, veículos e cargas, inclusive vídeos e imagens, proporcionando maior segurança para o local ou recinto e melhor controle por parte das equipes aduaneiras de gestão de risco, vigilância e repressão e de controle em zona primária.

Da mesma forma, o novo texto normativo também inova ao incorporar regras exclusivas para temas como o tratamento diferenciado que deve ser dispensado aos Operadores Econômicos Autorizados (OEA), as competências do chefe da unidade local da RFB e da equipe especialmente designada para o alfandegamento e gestão das áreas alfandegadas e as obrigações da administradora do local ou recinto quanto à disponibilização de instalações, equipamentos, infraestrutura e materiais necessários ao exercício das atividades de controle e fiscalização aduaneiras, durante a vigência do alfandegamento.

Fonte: Ministério da Economia

Entrou em vigor no dia 27 de janeiro o Acordo de Livre Comércio entre o Brasil e o Chile. Articulado pelo presidente Michel Temer em novembro de 2018, foi aprovado no Congresso Nacional em setembro do ano passado. Ele é considerado o mais moderno dos acordos firmados pelo Brasil, pois empresas dos dois países poderão participar de licitações públicas, a tramitação aduaneira será simplificada, contando com sistemas de fiscalização pareados, e facilidades nas inspeções fitossanitárias.

Acordo de Livre Comércio aquece transporte para o Chile

O acordo ganha um significado ainda maior por se tratar de dois países que já dispunham do regramento do Mercosul para suas relações comerciais. Subjetivamente oferece uma visão mais ampliada e avançada que a do bloco econômico. O comércio entre os dois países já estava conformado legalmente pelo Acordo de Complementação Econômica (ACE) nº 35, de 1996, que fora o primeiro do Mercosul com outras nações. Em duas décadas foi eliminada a incidência de todas as tarifas de importação. O avanço, agora, foi além das questões tarifárias.

Segundo o embaixador Pedro Miguel da Costa e Silva, secretário de Américas do Itamaraty, o acordo ampliado Brasil-Chile é o mais moderno que temos com países da região, constituindo-se em modelo para ser replicado com outros parceiros.

Ao todo, são 17 áreas cobertas pelo novo tratado, tais como serviços, compras públicas, boas práticas regulatórias, barreiras sanitárias e fitossanitárias, investimentos, proteção a produtos com indicações geográficas (como cachaça e pisco).

O diplomata agrega que um dos ganhos do acordo é a parte de facilitação do comércio (simplificação dos trâmites aduaneiros), considerada "OMC Plus", pois avança além dos compromissos mínimos exigidos pela Organização Mundial do Comércio. "Isso envolve interoperabilidade dos portais de comércio exterior e reconhecimento mútuo dos operadores econômicos autorizados por cada Receita Federal, que são exportadores e importadores que dispõem de mais agilidade na liberação de cargas internacionais.

Desde o ano passado o Chile se tornou o quinto maior destino para produtos brasileiros, atrás da China, União Europeia, Estados Unidos e Argentina. Petróleo, automóveis, carne bovina e de frango, além de máquinas pesadas, são alguns dos destaques. Segundo a Confederação Nacional da Indústria (CNI), ao contrário de outros mercados em que têm havido perda para concorrentes, a participação de bens "made in Brazil" no Chile passou de 8,4% para 8,6% nos últimos dez anos.

O gerente de Integração Internacional da CNI, Fabrizio Panzini, avalia que a partir das licitações públicas, o Brasil poderá ampliar suas exportações para produtos do setor farmacêutico, construção civil, serviços portuários, máquinas elétricas e tecnologia da informação.

Principais produtos de exportação

- Veículos de carga
- Ônibus
- Automóveis
- Tratores
- Material elétrico
- Carne bovina
- Carne de frango
- Petróleo

- Cobre
- Outros minérios
- Pescados
- Bebidas alcoólicas (principalmente vinho)

Empresas apostam no crescimento do mercado para o Chile

As empresas que operam para o Chile, mesmo antes da entrada em vigor do Acordo de Facilitação de Comércio, já vinham experimentando um crescimento do transporte para este país. A pandemia desorganizou sistemas de suprimentos mundo afora, com efeitos também na logística. Entre outras justificativas, o transporte rodoviário cresceu devido à falta de containers para uso marítimo, fato que favoreceu o modal terrestre.

Segundo Walter Sotto, diretor Internacional da Coopercarga, houve um crescimento de 20% em 2021, fato que levou a empresa a optar pela instalação de uma estrutura no Chile, com time operacional e administrativo local.

A Gafor experimentou um avanço de 35% no número de viagens ao Chile no ano passado. Segundo Hamilton Ogata, gerente geral, a empresa está otimista com esse crescimento, e tomou medidas para fortalecer os laços comerciais com os clientes. Além disso, está ampliando a frota para esse fluxo, inclusive com aquisição de caminhões e semirreboques.

Para a Transportes Silvio, o incremento do transporte para o Chile foi de 165%. O expressivo percentual leva em consideração exportação e importação. Francine Roman, CEO da Silvio, assinala que a transportadora trabalhava essencialmente com transporte de cargas frigorificadas, porém diante do avanço de mercado, iniciou a expansão para transporte de cargas secas também. Na sua opinião, com a entrada em vigor do Tratado de Livre Comércio, a expectativa é que o fluxo aumente significativamente e se desenvolva com mais agilidade. Desta forma será possível expandir o atendimento a clientes e parceiros.

"As flexibilizações previstas no acordo poderão fomentar o comércio entre os dois países, já que um dos pontos é a agilização de exportações brasileiras de produtos de origem animal e vegetal. O acordo será de grande valia para as relações comerciais entre os dois países" sentencia ela.

Desde o final de 2019 a Atrhol planeja expandir suas operações ao Chile. Porém a pandemia prejudicou a implementação deste projeto, adiado já por dois anos. Segundo Martin Lledias, gerente corporativo da empresa, os problemas ocasionados pelos protocolos de saúde, decisões unilaterais, gargalos em fronteira, entre outros, levaram a transportadora a aguardar um ambiente mais sustentado para pôr em prática esta expansão. Lledias agrega que neste último biênio o transporte internacional da Athrol cresceu entre 15 e 20% ao ano, aí se incluindo o Chile.

Outra empresa que experimentou um avanço considerável em seu transporte para o Chile foi a Transportes Falcão. Hernan Costa, gerente da filial de Buenos Aires, confirma um cres-

Walter Sotto - Coopercarga

cimento de 80% em 2021, porém isto não está levando a transportadora a investir na expansão de sua estrutura operacional para este destino.

Ainda que as empresas acreditem que o acordo irá ampliar o mercado, existe a expectativa de que este futuro promissor não se configurará imediatamente. Deverá ser um processo gradativo de crescimento. A partir disso, alimenta-se a esperança de que os aspectos aduaneiros e a infraestrutura de fronteira com a Argentina sejam redimensionados.

Dificuldades para ingressar no país

Se da perspectiva das políticas de comércio exterior a visão de aumento dos negócios entre Brasil e Chile é alentadora, a observação dos transportadores é oposta. O processo aduaneiro em Los Andes, que é muito lento, causa prejuízos e atrasos no ingresso ao Chile. Francine Roman, da Transportes Silvio assinala que a infraestrutura presente no local é precária, dificultando para os motoristas, que precisam aguardar para ingressar no país. Sotto, da Coopercarga, acrescenta que a burocracia dos órgãos competentes na fiscalização acaba delongando alguns projetos.

Hernan Costa, da Falcão, vai além: "travas econômicas também trazem dificuldades ao transporte. Creio que se não mudar o sistema para o formato digital e acabar com os papéis físicos, não vai melhorar em nada". Para Ogata, da Gafor, as principais dificuldades são as demoras nas aduanas e os curtos turnos de liberação. Ele lembra também que existem diferenças em relação ao Brasil para os limites de peso e medidas. Martin Lledias, da Atrhol, igualmente aponta para a obsolescência dos métodos de controle aduaneiro do Chile, evidenciando que o tratado de livre comércio precisará ser incorporado ao modo de trabalhar das autoridades fiscais do Chile.

Questões relacionadas à segurança também se somam às dificuldades vividas pelas empresas. A Transportes Silvio foi vítima de sinistros com roubos totais de carga no trajeto Los Andes/Santiago e saques enquanto os veículos estavam aguardando para ingressar na Aduana de Los Andes, a 80 quilômetros de Santiago. A Coopercarga, no contexto da pandemia, reclama da greve dos funcionários da aduana e dos

conflitos das associações locais, que ocasionam embaraços e exposição desnecessária de seus veículos carregados.

Os transportadores avaliam o que pode ser feito para melhorar o atendimento ao transporte de cargas, ator central deste avanço na integração de mercados. São apresentadas sugestões de se aumentar o pessoal dos órgãos intervenientes na fiscalização, além de se apegar às normas vigentes. A promoção de integrações entre os diversos sistemas de aduanas dos países, sobretudo do Brasil e do Chile (previsto no acordo), também é uma medida que poderá mitigar os problemas desta fronteira. Outro ponto crítico é a questão de seguro, pois poucas seguradoras cobrem riscos no Chile, além de serem muito onerosas, o que acaba trazendo um ônus financeiro muito grande para o transportador. Ainda como parte dos apontamentos para melhorias ao transporte, indica-se que as autoridades qualifiquem seus efetivos, além de serem instadas a se colocar também na condição de ouvintes, revelando mais confiança no trabalho dos transportadores, que conhecem sua atividade e dominam com eficiência o seu papel logístico.

Outra hipótese é de que a entrada em vigência do tratado ensejará um aumento do fluxo de operações que, por tal circunstância, poderá impor um aprimoramento da infraestrutura para atender os transportadores e motoristas.

Os relatos dos empresários revelam um descompasso entre a disposição por uma integração comercial e o rito operacional do sistema aduaneiro chileno. Por outro lado, tais contradições não retiram a determinação das transportadoras em investir na ampliação dos serviços logísticos, atraídos por um contexto em que o Chile se tornou o 5º maior parceiro comercial do Brasil, tendo muitas cargas vocacionadas ao modal rodoviário, tanto de exportação como de importação.

Chilenos consideram colapsadas as estruturas aduaneiras

As dificuldades de transposição de fronteiras entre Argentina e Chile são reconhecidas consensualmente por transportadores dos dois países. Raul Clavero, diretor da RRC Internacional e também dirigente da Chile Transportes, entidade de representação empresarial do país, confirma que o problema é o mesmo para todas as empresas da região. O atendimento lento nas passagens de fronteira, a infraestrutura precária, a preguiça dos funcionários, ao que se soma a falta de pessoal para pronto atendimento, controle da pandemia precário e pouco profissional, além do pouco ou nenhum respeito com as tripulações (motoristas). O empresário corrobora da impressão dos transportadores argentinos de que as autoridades argentinas e chilenas não estão dispostas a tornar o processo de passagem de fronteira mais simples, fácil e avançado. "Cada uma das organizações dos dois países quer prevalecer na tomada de decisões na fronteira e aplicar critérios ineficazes, por não construir uma solução conjunta que permita um crescimento sustentado da atividade. Eles não estão diretamente interessados no problema, não há compromisso de encontrar uma solução da Alfândega, Polícia, Senasa, SAN, SNS. Não há consenso", analisa ele.

Em vídeo, Raul Clavero afirma que o Paso de Los Libertadores e a área em Los Andes há muto tempo estão colapsados. "bastam dois dias de intempéries, que são comuns no inverno, para que 2000 a 2500 caminhões resultem parados, formando filas de seis a oito quilômetros no

acostamento da rodovia. E os motoristas ficam ali, sem serviços sanitários, e expostos a roubos, em Los Andes" O diretor da Chile Transportes entende que soluções simples, como a implantação de estacionamentos equipados com sanitários e proteção policial contra assaltos, deixam de ser implementadas por falta de interesse com o problema. Ele reivindica que o governo autorize os funcionários públicos envolvidos em fiscalizações de fronteira a fazer horas extras a fim de melhorar o atendimento ao transporte. O transportador também entende que existem cargas, que de ofício, deveriam ser liberadas sem controles, quando ocorrem os problemas climáticos típicos do inverno andino.

Sobre o aumento dos casos de roubos, o dirigente empresarial relata que por iniciativa de Chile Transporte e Agetich, foi possível trabalhar e lutar em conjunto com as ações policiais que levam a minimizar o problema. "Mas não estamos perto de controlar, porém estamos trabalhando para remover este flagelo", agrega.

"Bastam dois dias de intempéries, que são comuns no inverno, para que 2000 a 2500 caminhões resultem parados, formando filas de seis a oito quilômetros no acostamento da rodovia. E os motoristas ficam ali, sem serviços sanitários, e expostos a roubos, em Los Andes."

Raul Clavero

Perspectivas de mercado são positivas

Clavero relata que recentemente os transportadores tiveram reunião com equipes do governo recém eleito. Eles transmitiram a necessidade de trabalhar-se juntos em questões de segurança, regulamentação e aspectos tributários. "Isto nos faz pensar que é possível conseguir avançar de forma conjunta. Esperamos que isso seja realizado em benefício da indústria", pondera o diretor da RRC.

Atentos às políticas da OMC que promovem a facilitação do comércio exterior, as transportadoras chilenas estão investindo em certificações AEO. "Visamos ser mais profissionais, e contamos com o incentivo de nossas Associações. Neste sentido, o transporte do Chile lidera este investimento", observa ele. O cenário trazido pelo acordo de livre comércio entre Chile e Brasil faz parte do objetivo comercial regional dos empresários chilenos, de estabelecer relações comerciais sólidas com o Brasil. E no entendimento do representante da Chile Transportes, o modal rodoviário é uma pedra fundamental para este avanço e certamente apresentará novas oportunidades.

Impactos da pandemia

A partir da pandemia, começaram a faltar novos equipamentos para os transportadores chilenos, devido a dificuldades de entregas. Esta limitação inibiu um maior crescimento do setor. O transporte terrestre tem aumentado sua atividade. Mesmo diante deste problema, a pandemia teve um impacto favorável no setor, porém com aumento dos custos operacionais. Clavero acredita que o transporte rodoviário chileno terá um cenário em que as novas modalidades implementadas a partir da pandemia vieram para ficar em definitivo: distribuição local, lastmile, bem como as linhas troncais. Na sua visão, estes são aspectos que se tornaram prioritários na hora do investimento.

Raul Clavero, diretor da Chile Transportes e Agetich

Estacionamento lotado em Luján de Cuyo /AR, a 100 km da fronteira

Dois mil motoristas retidos na fronteira Argentina-Chile

Na segunda metade do mês de janeiro o governo do Chile deixou de aceitar os testes covid-19 realizados fora do país para permitir o ingresso. A medida ocasionou a retenção de aproximadamente dois mil motoristas (brasileiros e argentinos principalmente) por um período de mais de duas semanas. Despreparado para atender a demanda de testagem, o governo chileno reviu a decisão e passou a realizar testes aleatórios em condutores de caminhões, além de aceitar testes PCRs negativos feitos com 72 horas de antecedência. Dias depois, no entanto, mudou a regra novamente, passando a exigir teste negativo com no máximo 48 horas antes do ingresso.

A ABTI acompanhou o impasse criado pelo Chile, tendo exortado as autoridades brasileiras a que tomassem providências, pois numa semana chegou a ocorrer o acúmulo de 5 mil motoristas. Transportadores com cargas perecíveis chegaram a ter prejuízos diante da demora.

O Ministério da Infraestrutura emitiu uma nota através da qual ressaltava que o governo brasileiro estava em busca de uma solução mais efetiva para o problema, acenando com a possibilidade de aceite dos testes realizados pelo Sistema Único de Saúde – SUS – nos pontos de controle, e a fiscalização do seguro saúde que vem sendo exigido dos caminhoneiros.

O Itamaraty, por sua vez, informou que continuava monitorando atentamente a situação, "em interlocução com os atores relevantes, inclusive associações brasileiras do setor de transporte internacional".

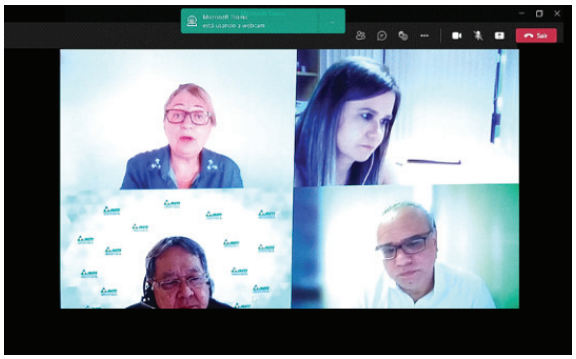
Episódios como este mostram que apesar da pandemia ser uma situação de saúde pública excepcional às rotinas do transporte internacional, há um longo caminho a ser percorrido para que o acordo de livre comércio se traduza num acesso mais simples para o transporte.

Filas quilométricas para esperar definições de autoridades chilenas

Reunião com Secretário de Transportes Terrestres buscou soluções

Membros da Diretoria da ABTI tiveram reunião virtual no dia 02 de fevereiro com Marcello da Costa, Secretário Nacional de Transportes Terrestres/MINFRA para tratar dos impasses e entraves que imobilizaram as operações do corredor logístico Argentina – Chile por quase duas semanas. Glademir Zanette, diretor da Transportes Letsara e vice-presidente da Associação, ressaltou o alto custo provocado por este represamento de cargas. Fernando Cordenonsi, diretor da Transportes Cordenonsi e da ABTI, advertiu que os motoristas estão desistindo de operar esta rota diante de tantas restrições durante a viagem. Outro diretor da ABTI, Lenoir Gral, da Transportes Gral, acrescentou que os obstáculos não são episódios isolados desta fronteira: "temos problemas em todos os países, inclusive no Brasil". Francisco Cardoso, presidente da ABTI e da Interlink Transportes, assinalou a importância de compreender que os gargalos e entraves no mercado se refletem na economia do Brasil: "é uma questão de visão macro do negócio", disse. Já Francine Roman, CEO da Transportes Silvio, e diretora da Entidade, enfatizou que um dia no transporte rodoviário é tempo demais, confiando que o empenho e interesse demonstrados nesta reunião alcançariam os resultados desejados.

Inflexibilidade e falta de testes de covid-19 causaram muitos problemas em janeiro e fevereiro



Também participou da reunião Noboru Ofugi, da Assessoria de Relações Internacionais da ANTT. Ele relatou as negociações que vêm sendo realizadas desde o início da pandemia, que contou com a liderança permanente do Itamaraty. Disse que desde os primeiros dias de janeiro elas foram intensificadas visando construir um acordo. Ofugi reconheceu que os resultados vinham sendo mais morosos do que o esperado, ainda que a atividade conseguiu manter-se ativa, mesmo diante das restrições e protocolos sanitários.

Ao final da reunião Marcello da Costa reafirmou o compromisso do governo federal com o Transporte Internacional.

Seminário analisa problemas do transporte ao Chile

Em formato virtual, o Seminário foi uma promoção conjunta do Programa Exporta Brasil e ABTI. Realizado em 09 de dezembro reuniu transportadores, embarcadores, importadores, exportadores e entidades representativas do setor. A diretora executiva da ABTI, Gladys Vinci, na abertura dos trabalhos, discorreu sobre o funcionamento do transporte rodoviário internacional de cargas, as normativas e procedimentos que regem a operação, bem como toda a documentação necessária para a atuação do operador internacional. Ela destacou que o trânsito com o Chile vem enfrentando muitas dificuldades por conta das barreiras sanitárias. Ao mesmo tempo que reconheceu os avanços do governo chileno ao adotar processos eletrônicos para a migração, Vinci considerou uma regressão o tratamento dado aos motoristas estrangeiros, muitas vezes incompreensível e individualista.

O CEO da ABC Cargas e diretor da ABTI, Danilo Guedes, em sua manifestação, abordou aspectos que exigem maior atenção quanto ao transporte para o Chile. Segundo ele, o PTLA - Puerto Terrestre Los Andes está colapsado, pois falta espaço no recinto, formando-se longas filas

Porto Terrestre Los Andes é incondizente com a demanda.

de caminhões nas estradas, relegando os tripulantes sem acesso a serviços básicos de higiene e alimentação, além de ficarem suscetíveis a assaltos. Guedes ressaltou que a falta de segurança e policiamento nas proximidades do PTLA preocupa os transportadores, ao que se soma a lentidão para liberação de cargas, devido ao grande aumento no fluxo. Ele agregou que os serviços de autorização vindos dos órgãos anuentes responsáveis afetam diretamente o desenvolvimento da atividade neste porto terrestre.

O transportador Luiz Borghetti, diretor da Borg Express, fez uma exposição sobre os procedimentos operacionais corretos, enfocando a documentação obrigatória, com destaque para o MIC e o CRT, as exigências aduaneiras enfrentadas, problemas que ocasionam multas. Ele denunciou o aumento substancial no trans-time, que passou de 7/8 dias para 10/12. Segundo Borghetti, o custo do transporte rodoviário de cargas dobrou nos últimos seis meses, num contexto de aumento das exportações, dos preços dos combustíveis e insumos, e da redução das importações, que trazem inquietação aos processos.

"O trânsito com o Chile vem enfrentando muitas dificuldades por conta das barreiras sanitárias."

Gladys Vinci, Diretora Executiva da ABTI

Borghetti revelou preocupação com a falta de profissionais para o trânsito com o Chile, pois estima que cerca de 15% da frota habilitada está sem motorista. E o motivo é que estes profissionais estão cansados de passar pelas barreiras sanitárias impostas pelo governo chileno, que muitas vezes não aceita os testes realizados no Brasil, impondo aos tripulantes novas coletas e exames para continuar a viagem.

Na avaliação da ABTI, copromotora do Seminário, o evento cumpriu sua finalidade de discutir as problemáticas enfrentadas pelo comércio internacional entre Brasil e Chile, reunindo informações para um futuro encontro com os organismos públicos.

Transporte perde Marcelo Gaspari, diretor da Veloce

Faleceu no dia 03 de abril em São Caetano/SP, o diretor técnico da ABTI, Marcelo Gaspari. Ele ocupava o cargo de diretor Administrativo, e de Conformidade e Integridade na Veloce Logística.
Marcelo tinha 49 anos, e desde 1989 atuava no segmento de transporte. Em sua trajetória profissional destacou-se por atuar com foco em RH. Preocupava-se com o bem estar dos colaboradores, valorizando a qualificação profissional, fato que lhe conferiu reconhecimento como um líder exemplar. Recentemente recebeu o prêmio destaque, por se tratar de um dos gestores de RH mais admirados do Brasil e da América Latina.

Tecnologia 5G vai qualificar a logística

Segundo o planejamento definido pelo Brasil, em julho deste ano as capitais do país já deverão dispor da tecnologia 5G. Ainda que seja uma transformação tecnológica formidável, sua implantação plena no território só se completará em cerca de uma década. Em nível mundial, projeta-se que somente em 2025 aproximadamente metade da população mundial disporá de acesso a esta tecnologia, ainda que de forma parcial. Questões de infraestrutura são determinantes desta gradual implantação. As antenas hoje existentes serão naturalmente aproveitadas, porém a transmissão 5G exigirá um número muito maior de pontos, pois para que a velocidade de conexão, que na 5G pode ser 100 vezes superior à do 4G, são empregadas várias frequências. Fazendo-se uma analogia simples, o tráfego de informação vai exigir instalações tão extensas e próximas como a dos postes de transmissão de energia elétrica.

Em essência, a questão é conectividade. As organizações já adequaram seus recursos digitais à banda 4G. O fato novo é que a 5G viabilizará a implementação de tecnologias como internet das coisas, inteligência artificial e automação. Há uma implícita expectativa quanto aos efeitos do 5G sobre a inovação, inclusive no transporte e na logística. Um novo leque de possibilidades relacionadas à gestão de armazenamento e frotas, monitoramento de cargas e distribuição se descortina.

Aplicações ampliadas

Já com a transmissão 4G, o segmento de logística tem aumentado o emprego da tecnologia na busca da redução no tempo e planejamento de viagens e custos. Com a 5G, será possível intensificar a transformação digital e a logística 4.0, que presentemente tem limitações decorrentes da falta de uma infraestrutura de conectividade. Limites como a baixa latência, velocidade e capacidade de absorver a conexão de vários dispositivos, travam a implementação mais intensiva da tecnologia.

Uma das fontes de impactos sobre a logística será a das soluções para cidades inteligentes. Monitoramento de tráfego e outros sistemas para gerenciamento de trânsito auxiliarão o cálculo de rotas e opções por modais, sobretudo na logística last mile.

Os serviços de armazenamento poderão empregar de forma ampla os robôs hoje disponíveis, intensificando a automação. Cargas que necessitam monitoramento, como vacinas e

remédios, poderão se beneficiar de aplicações ligadas ao 5G, tais como o empego de sensores que vai permitir fazer um controle de temperatura mais frequente.

O monitoramento e a comunicação com os motoristas vão ampliar as potencialidades da gestão de frotas, reduzindo o tempo das viagens mediante a definição das melhores rotas, em tempo real. Dados como velocidade, consumo de combustível e performance de componentes, poderão ser acompanhados de qualquer lugar. Recursos como orientações ao motorista e cálculo de rotas poderão ser entregues, respondendo a condições da viagem ou do clima.

"Monitoramento de tráfego e outros sistemas para gerenciamento de trânsito auxiliarão o cálculo de rotas e opções por modais, sobretudo na logística last mile."

As potencialidades do monitoramento também terão reflexos nas informações sobre as cargas, pois o conceito de tempo real poderá ser efetuado na sua plenitude, uma vez que a conectividade 5G pode gerar informações contínuas.

A parte final da cadeia logística também poderá ampliar seus recursos a partir da 5G. Muitas vezes a entrega é uma etapa demorada. Soluções como drones inteligentes, robôs entregadores e outras voltadas para a última milha serão viabilizadas por esta evolução da transmissão de dados.

Fonte: www.supero.com.br/blog/efeitos-5g-logistica

Como funciona a 5G

Trata-se da nova geração de rede de internet móvel, baseada em um conceito novo de conectividade, pensado para alavancar aplicações como realidade aumentada, IoT e inteligência artificial. Sua velocidade de conexão pode ser 100 vezes superior à do 4G. Como exemplo, se com a performance máxima em 4G, um filme é baixado em cerca de 35 minutos, com a 5G ele será baixado em menos de 30 segundos.

A segunda necessidade para a ampla aplicação de tecnologias como IoT é a baixa latência, fundamental para que o processamento seja em tempo real. A diferença no tempo de resposta entre dispositivos é de 50 a 70 milissegundos no 4G para 1 a 5 milissegundos na 5G, ou seja, uma redução de 10 vezes.

E ainda, estas inovações tecnológicas exigem a aceitação de um volume maior de dispositivos conectados a uma mesma antena, sem perder estabilidade. No caso da 5G, é 200 vezes maior do que na 4G.

Implantação de canais de denúncia inibe fraudes nas empresas

As práticas de compliance (cumprimento das regras, normas, leis, das políticas do negócio e de outras atividades desenvolvidas pela empresa) evoluem no dia a dia das empresas que atuam no Brasil. Executivos e colaboradores estão cada vez mais preocupados com desvios de conduta nos negócios. Questões éticas, corrupção, assédio, desmandos, malfeitos, desvio de recursos financeiros, furtos de ativos e de dados, contratações e favorecimento de partes interessadas e diversos outros tipos de irregularidades, são situações que podem pôr os negócios, a reputação e imagem de uma empresa em risco.

O estabelecimento de um canal de denúncias é um instrumento poderoso para promover uma evolução no compliance, contribuindo objetivamente para assegurar um ambiente de negócios ético, integro e transparente. É um recurso que se soma à criação e à adoção de códigos de ética e conduta e de políticas de conformidade (Conflito de Interesses, Transações com Partes Relacionadas, Brindes e Presentes, Patrocínios e Doações, entre outras) e anticorrupção, as quais passam a reger o dia a dia dos negócios.

Trata-se de uma ferramenta que inibe os desvios éticos e irregularidades nas organizações. A pesquisa "Integridade corporativa no Brasil – Evolução do compliance e das boas práticas empresariais nos últimos anos", realizada pela Deloitte e International Chamber of Commerce – Brasil (ICC Brasil) constatou que os canais de denúncia e mecanismos internos de controle foram os responsáveis pela descoberta de mais de metade das fraudes e irregularidades detectadas, entre 2012 e 2017, em 211 grandes empresas brasileiras que participaram do levantamento.

Segundo Ricardo Teixeira, sócio da área de Risk Advisory da Deloitte, o canal de denúncias é fundamental para minimizar situações de não-conformidade e irregularidades envolvendo os negócios, funcionando como canal de comunicação direto e seguro entre o colaborador e as instâncias de governança. Teixeira acrescenta que as organizações já perceberam a importância e a força desta ferramenta. "O número de implementações é crescente, em empresas de diversos portes".

A operação eficiente deste recurso demanda garantias de anonimato aos denunciantes. E sua credibilidade se fundamenta na investigação das denúncias e aplicação de sanções adequadas, conforme a gravidade da não-conformidade/irregularidade. Segundo o gestor da Delloite, as pesquisas apontam que as empresas que possuem canais de denúncia operando adequadamente tem menor incidência de fraudes e quando estas ocorrem, são rapidamente descobertas através das denúncias postadas no canal de denúncias. Teixeira agrega que esta questão ganhou ainda mais destaque por conta da criação da Lei Anticorrupção, que desde 2013 prevê a responsabilização civil e administrativa de empresas que praticam atos lesivos contra a administração pública e por avanços importantes no combate à corrupção no País

Gestão externa do canal de denúncias

Muitas vezes as situações de não-conformidade/irregularidades nos negócios envolvem os altos escalões. A maneira mais confiável de assegurar o anonimato do denunciante e garantir uma investigação eficiente para comprovar – ou não – a veracidade das informações relatadas, é por meio de um canal de denúncias terceirizado, através de uma empresa qualificada nesta atividade. Assim se assegura a independência, transparência e anonimato necessários. As empresas que criam internamente seu próprio canal de denúncias, vinculado ao departamento jurídico ou de recursos humanos, podem ocasionar importantes conflitos de independência, inibindo as delações.

Fonte: Deloitte

MOVIMENTE SUA VIDA COM O SEST SENAT

FAMÍLIA DIAS LIMA
Brasília-DF

AQUI VOCÊ ENCONTRA TUDO DE QUE PRECISA PARA MANTER A SAÚDE EM DIA E ACOMPANHAR O RITMO DO MERCADO DE TRABALHO.

Por isso, movimente-se e venha para o SEST SENAT com a sua família. Invista na qualidade de vida e no crescimento profissional de todo mundo.

Os nossos produtos e serviços são gratuitos para profissionais do setor de transporte.

PRESENCIAL E ONLINE • PRESENCIAL E ONLINE •

- Odontologia
- Fisioterapia
- Nutrição
- Psicologia
- Esporte e lazer
- Cursos de formação

LEIA O QR CODE E **CONHEÇA TUDO O QUE TEMOS A OFERECER.**

SEST SENAT

Em julho a Scania vai celebrar 65 anos de Brasil. A exemplo de outras montadoras de caminhões pesados, o agronegócio continua alentando suas expectativas de crescimento em 2022, consideradas, no entanto, moderadas. O principal foco da marca tem sido a sustentabilidade. A Scania ja vendeu mais de 600 caminhões a gás no Brasil, e anunciou a venda dos primeiros veículos movidos 100% a GNL (gás natural liquefeito). A montadora interpreta que ainda há um longo caminho a se percorrer para que se defina uma matriz definitiva de combustíveis.

Inflação será o desafio do ano

Scania aposta em crescimento moderado para 2022

Atualmente, a Scania reputa o caminhão a gás como a melhor solução para o Brasil. Os caminhões elétricos só serão introduzidos em 2025, pois existem aspectos tecnológicos que ainda precisam ser melhor resolvidos, sobretudo quanto aos ambientes frios ou quentes. Em consonância com a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), a montadora prevê crescimento de 10% no mercado total (incluindo caminhões e ônibus), de até 9% só nos caminhões e de 20% para os ônibus.

Entre os desafios deste ano, a indústria está adequando seus veiculos para atender aos requisitos da fase P8 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), ou Euro 6, a partir de 1.º de janeiro de 2023. "Os 65 anos de Brasil trazem memórias de linhas históricas de caminhões oferecidos no maior mercado da Scania no mundo. A força do passado e a confiança atual de ofertar a melhor solução de transporte nos projetam um futuro ainda mais promissor, com a nova linha P8, ou Euro 6, e a liderança na transição para um sistema de transporte mais sustentável", afirma Silvio Munhoz, diretor de Vendas de Soluções da Scania no Brasil. "Com a introdução da gama P8, teremos novidades de soluções de produtos e serviços para continuarmos a oferecer a maior rentabilidade por meio do menor custo total da operação (via grande redução de consumo de combustível e de gastos de manutenção), além de superior disponibilidade e, consequentemente, proporcionando o aumento do faturamento do cliente."

"O mercado de caminhões vem passando pelos anos de pandemia com quantidades expressivas de vendas. Em 2021, a Scania teve um volume consistente e ganhamos quatro pontos percentuais de participação. A Nova Geração com até 20% de economia de combustível sobre a gama anterior é um sucesso absoluto. Os modelos R 450 e R 540 estão se destacando. As soluções de serviços nos apoiam de forma impecável. Do total de veículos novos, 55% saíram com um programa de manutenção e a conectividade vem transformando a gestão dos clientes", acrescenta Munhoz.

Resolução Contran define limites de pesos e dimensões

Peso por eixo deverá figurar no veículo

O Conselho Nacional de Trânsito publicou a Resolução Contran nº 882/2021 que estabelece os limites de pesos e dimensões para veículos que transitem por rodovias do Brasil.

A norma define que nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com peso bruto total (PBT), com peso bruto total combinado (PBTC) ou com peso bruto transmitido por eixo, superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração (CMT) da unidade tratora. Ainda, havendo divergência entre os limites, deverá ser obedecido o menor deles, considerado limite regulamentar.

Art. 4º As dimensões regulamentares para veículos, com ou sem carga, que não necessitam de AET ou AE, são as seguintes:

- Largura máxima: 2,60 m; e
- Altura máxima: 4,40 m;

O comprimento total e os limites máximos de PBT, PBTC e peso bruto transmitido por eixo de veículo nas superfícies das vias públicas, são de acordo com as características dos veículos.

Ao veículo ou à combinação de veículos utilizados no transporte de carga que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos na Resolução, poderá ser concedida, a AET com prazo certo, válida para cada viagem ou por período, atendidas as medidas de segurança regulamentadas pelo Contran. Ainda, a AET também pode ser concedida quando a carga não atende aos limites de dimensões de que trata a Resolução.

Limites de peso – trânsito internacional

A normativa aborda também as dimensões e pesos para veículos em trânsito internacional pelo território brasileiro, reforçando que a legislação vigente para o transporte rodoviário internacional de cargas é a Resolução Mercosul/GMC/RES. nº 65/08.

Os limites de pesos para o internacional são:

- PBT 45 t;
- Peso bruto transmitido por eixo às superfícies das vias públicas:

EIXOS	QUANT. RODAS	LIMITE (t)
Simples	2	6
Simples	4	10,5
Duplo	4	10
Duplo	6	14
Duplo	8	18
Triplo	6	14
Triplo	10	21
Triplo	12	25,5

Entende-se por eixo duplo o conjunto de 2 (dois) eixos, cuja distância entre centro de rodas é igual ou superior a 1,20 m e igual ou inferior a 2,40 m e por eixo triplo o conjunto de 3 (três) eixos, cuja distância entre centro de rodas é igual ou superior a 1,20 m e igual ou inferior a 2,40 m.

Dimensões

Os limites de dimensões são:

Comprimento máximo:

- caminhão simples: 14 m;
- caminhão com reboque: 20 m;
- reboque: 8,60 m;
- caminhão-trator com semirreboque: 18,60 m;
- caminhão-trator com semirreboque e reboque: 20,50 m; e
- ônibus de longa distância: 14 m.

Largura máxima: 2,6 m; e

Altura máxima:

- ônibus de longa distância: 4,1 m; e
- caminhão: 4,3 m.

Inscrição do peso por eixo passa a ser obrigatória

A Resolução informa sobre a obrigatoriedade da inscrição indicativa de peso por eixo, a partir de 1º de julho de 2022. Para efeito de registro, licenciamento e circulação, os veículos de tração, de carga, especiais e os de transporte coletivo de passageiros, deverão ter indicação, fixada em local visível, de suas características registradas para obtenção do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT).

Deverão conter as seguintes informações para veículos de tração, de carga, especiais e transporte coletivo de passageiros, com PBT acima de 3.500 kg:

- Veículo automotor novo acabado: tara, lotação, PBT, peso por eixo e CMT;
- Veículo automotor novo inacabado: PBT, peso por eixo e CMT;
- Veículo automotor novo que recebeu carroçaria ou implemento: tara e lotação, em complemento às características informadas pelo fabricante ou importador do veículo;
- Veículo automotor novo que teve alterado o número de eixos ou sua(s) capacidade(s): tara, lotação, peso por eixo e PBT, em complemento às características informadas pelo fabricante ou importador do veículo;
- Veículo automotor já licenciado que teve alterada sua estrutura, número de eixos ou sua(s) capacidade(s): tara, lotação, PBT e peso por eixo, respeitada a CMT, em complemento às características informadas pelo fabricante ou importador do veículo;
- Reboque e semirreboque, novo ou alterado: tara, lotação, peso por eixo e PBT

Horários das operações aduaneiras nas **principais fronteiras**

Cidade	Órgãos de controle	Dias úteis	Final de semana	Mapa	Anvisa	Emater
Chuí (RS)	Receita Federal	9h às 18h				
Jaguarão (RS)	Concessionária Multilog Receita Federal	8h às 12h e das 14h0 às 18h45 14h às 17h30		8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 14h às 17h	
Aceguá (RS)	Receita Federal	14h às 17h		Por demanda		
Sant'Ana do Livramento (RS)	Concessionária Multilog Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 19h48min 8h às 20h		8h às 12h e das 13h30 às 17h30	8h às 18h	8h às 12h e das 13h30 às 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				
Uruguaiana (RS)	Concessionária Multilog Receita Federal TA BR 290	7h às 20h30min (exportação) e das 7h às 22h (importação) 8h às 20h30min	sáb. 8h às 14h (exp.) 7h às 22h (imp.) sáb. 8h às 20h30min	8h às 12h e das 14h às 18h30	8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 14h às 18h
Itaqui (RS)	Receita Federal	8h às 21h / sábado das 8h às 21h / domingo sem expediente				
São Borja (RS)	Concessionária MERCOVIA Receita Federal	8h às 22h30min 8h às 22h30min	sábados das 8h às 14h sábados das 8h às 14h	8h às 18h e aos sábados das 8h às 12h	Dias de semana 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 administrativo	
Foz do Iguaçu (PR)	Concessionária Multilog Receita Federal	8h às 1h30min 8h às 12h e das 14h às 18h (AR)/ 6h às 12h (PY)	Não tem plantão	8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 13h às 17h	Por demanda
Santa Helena (PR)	Porto de Santa Helena Receita Federal	7h às 19h 7h às 12h e das 13h30min às 19h		7h às 11h30 e das 13h30 às 18h		
Guaíra (PR)	Porto Sete Quedas Receita Federal	8h às 18h 8h às 18h30min		8h às 12h e das 13h30 às 17h	8h às 12h e das 13h30 às 17h	
Corumbá (MS)	AGESA Receita Federal	7h30 às 12h e das 13h30 às 18h 7h30min às 11h30min e das 13h30min às 17h30min	Sábados por demanda	7h30 às 11h30 e das 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	Tel. Contato
Uruguaiana-RS/Paso de los Libres-AR*			
Multilog	Paulo Luis Borges da Rosa	Importação	(55) 3412-7200
São Borja-RS/Santo Tomé-AR			
Mercovia (CUF)	José Luis Vazzoler	Importação e Exportação	(55) 3431-2207
Santana do Livramento-RS/Rivera-UY			
Multilog	Christian Sarate	Importação e Exportação	(55) 3621-5300
Corumbá-MS/Puerto Soares-BO			
Agesa	Edmar Fernando Figueiredo Cruz	Importação e Exportação	(63) 3234-7300
Jaguarão-RS/Rio Branco-UY			
Multilog	Roberto Gomes	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	Item 4 da Reunião Bilateral BR-AR realizada em 29 e 30/09/2005
Paraguai	Autorizado	Autorizado	Item 1.3 da XXI Reunião Bilateral BR-PY realizada em 20 e 21/02/2003
Uruguai	Autorizado	Autorizado	Reunião Bilateral Extraordinária BR-UY de 05/11/2014
Chile	Autorizado	Autorizado	Item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 08 e 09/06/2006 e item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 28 e 29/04/2009
Peru	Autorizado	Não autorizado	Item 2.2 da VII Reunião Bilateral realizada de 20 a 22/02/2013
Venezuela	Autorizado	Autorizado	Item 2.1 da VIII Reunião Bilateral realizada em 05 e 06/03/2009.
Bolívia	Autorizado	Autorizado	Item II.5 da XI Reunião Bilateral realizada em 16/03/2011
Guiana	Não acordado / não autorizado	Não acordado / não autorizado	

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

Intercâmbio de tração

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

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

Documentos obrigatórios para o transporte internacional

DOCUMENTOS DO MOTORISTA

- Documento de identidade (RG-RNE-Passaporte);
- Carteira Nacional de Habilitação (CNH) nas categorias "E", conforme configuração do veículo. No campo das observações deve constar "Exerce Atividade Remunerada (EAR)";
- Comprovante de vacinação da febre amarela.

DOCUMENTOS DO VEÍCULO

- Certificado de Registro de Licenciamento de Veículo (CRLV);
- Autorização ao motorista para trafegar no território nacional e no Mercosul com o veículo e/ou carteira de trabalho, assinados pela transportadora permissionária;
- Certificado de Apólice de RCTR-VI, seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional de danos a terceiros não transportados (que poderá ser quando da saída do território brasileiro);
- Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV) vigente;
- Licença originária para cada ligação (país) emitidos pela ANTT;
- Licenças complementares de acordo com as ligações que a transportadora (e veículo) possui.

DOCUMENTOS DA CARGA

Conforme a Resolução GMC nº 34/2019 e a Resolução ANTT nº 5.840 de 22 de janeiro de 2019, são documentos de porte obrigatório para o TRIC:

- Conhecimento Internacional de Transporte por Rodovia (CRT) devidamente assinado, estipulado pela Instrução Normativa Conjunta nº 58 de 27 de agosto de 1991;
- Certificado de Apólice de Seguro de responsabilidade civil e danos à carga transportada do emissor do CRT.

TAMBÉM É NECESSÁRIO O PORTE DE:

- DANFE/Fatura Comercial/Remito de acordo com a legislação de cada país e/ou
- Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/ Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA) quando em trânsito aduaneiro. Tal documento é assegurado pela Instrução Normativa DPRF nº 56 de 23 de agosto de 1991.

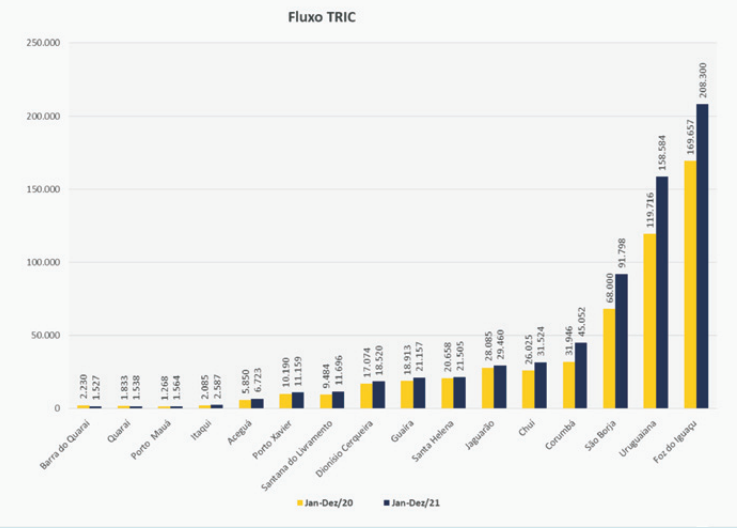
Transporte cresce 25% em 2021

662 mil caminhões trafegaram nas fronteiras terrestres.
É maior movimentojá medido na série histórica.

Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	Variação do acumulado ano anterior / ano atual jan-dez 2020	jan-dez 2021	Δ	Variação do mês mês anterior / mês atual nov 2021	dez 2021	Δ	Variação mesmo mês ano anterior / ano atual dez 2020	dez 2021	Δ	Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual) jan/2020 dez/2020	jan/2021 dez/2021	Δ
Itaqui	Alvear	AR	Importação	2,056	2,587	25.83%	68	64	-5.88%	358	64	-0.82122905	2,056	2,587	25.83%
			Exportação	29	0	-100.00%	0	0	#DIV/0!	0	0	0.00%	29	0	-100.00%
			Total	2,085	2,587	24.08%	68	64	-5.88%	358	64	-82.12%	2,085	2,587	24.08%
São Borja	Santo Tomé	AR	Importação	34,095	37,865	11.06%	2,973	2,989	0.54%	2,815	2,989	6.18%	34,095	37,865	11.06%
			Exportação	33,905	53,933	59.07%	5,746	5,020	-12.63%	3,470	5,020	44.67%	33,905	53,933	59.07%
			Total	68,000	91,798	35.00%	8,719	8,009	-8.14%	6,285	8,009	27.43%	68,000	91,798	35.00%
Porto Xavier	San Javier	AR	Importação	8,079	8,039	-0.50%	672	731	8.78%	683	731	7.03%	8,079	8,039	-0.50%
			Exportação	2,111	3,120	47.80%	423	377	-10.87%	224	377	68.30%	2,111	3,120	47.80%
			otal	10,190	11,159	9.51%	1,095	1,108	1.19%	907	1,108	22.16%	10,190	11,159	9.51%
D. Cerqueira	B. de Irigoyen	AR	Importação	7,877	8,152	3.49%	567	636	12.17%	574	636	10.80%	7,877	8,152	3.49%
			Exportação	9,197	10,368	12.73%	1,094	1,020	-6.76%	633	1,020	61.14%	9,197	10,368	12.73%
			Total	17,074	18,520	8.47%	1,661	1,656	-0.30%	1,207	1,656	37.20%	17,074	18,520	8.47%
Uruguaiana	P. de los Libres	AR	Importação	38,133	44,781	17.43%	4,105	3,378	-17.71%	3,729	3,378	-9.41%	38,133	44,781	17.43%
			Exportação	81,583	113,803	39.49%	11,021	11,249	2.07%	7,136	11,249	57.64%	81,583	113,803	39.49%
			Total	119,716	158,584	32.47%	15,126	14,627	-3.30%	10,865	14,627	34.62%	119,716	158,584	32.47%
Porto Mauá	Alba Posse	AR	Importação	7	8	0.00%	0	1	0.00%	1	1	0.00%	7	8	14.29%
			Exportação	1,261	1,556	23.39%	109	103	-5.50%	85	103	21.18%	1,261	1,556	23.39%
			Total	1,268	1,564	23.34%	109	104	-4.59%	86	104	20.93%	1,268	1,564	23.34%
Foz do Iguaçu	Puerto Iguazu	AR	Imp.PTN	27,361	29,346	7.25%	2,423	2,131	-12.05%	2,270	2,131	-6.12%	27,361	29,346	7.25%
			Exp.PTN	6,577	11,075	68.39%	1,243	1,372	10.38%	594	1,372	130.98%	6,577	11,075	68.39%
			Total	33,938	40,421	19.10%	3,666	3,503	-4.45%	2,864	3,503	22.31%	33,938	40,421	19.10%
Foz do Iguaçu	Ciudad del Leste	PY	Imp.PIA	22,430	29,898	33.29%	3,321	2,971	-10.54%	2,625	2,971	13.18%	22,430	29,898	33.29%
			Exp.PIA	66,237	79,574	20.14%	7,406	7,929	7.06%	6,080	7,929	30.41%	66,237	79,574	20.14%
			Imp.OPN.PIA	47,052	58,407	24.13%	6,785	3,664	-46.00%	6,258	3,664	-41.45%	47,052	58,407	24.13%
			Total	135,719	167,879	23.70%	17,512	14,564	-16.83%	14,963	14,564	-2.67%	135,719	167,879	23.70%
Foz do Iguaçu	P. Iguazu/C. del Este	AR/PY	Total PTN + PIA	169,657	208,300	22.78%	21,178	18,067	-14.69%	17,827	18,067	1.35%	169,657	208,300	22.78%
Santa Helena	Porto Índio	PY	Importação	19,109	20,069	5.02%	2,673	1,468	-45.08%	2,412	1,468	-39.14%	19,109	20,069	5.02%
			Exportação	1,549	1,436	-7.30%	157	195	24.20%	161	195	21.12%	1,549	1,436	-7.30%
			Total	20,658	21,505	4.10%	2,830	1,663	-41.24%	2,573	1,663	-35.37%	20,658	21,505	4.10%

Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	Variação do acumulado ano anterior / ano atual jan-dez 2020	jan-dez 2021	Δ	Variação do mês mês anterior / mês atual nov 2021	dez 2021	Δ	Variação mesmo mês ano anterior / ano atual dez 2020	dez 2021	Δ	Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual) jan/2020 dez/2020	jan/2021 dez/2021	Δ
Guaíra	Salto del Guaíra	PY	Importação	15,846	19,187	21.08%	2,070	1,529	-26.14%	1,895	1,529	-19.31%	15,846	19,187	21.08%
			Exportação	3,067	1,970	-35.77%	182	172	-5.49%	9	172	1811.11%	3,067	1,970	-35.77%
			Total	18,913	21,157	11.86%	2,252	1,701	-24.47%	1,904	1,701	-10.66%	18,913	21,157	11.86%
Aceguá	Acegua	UY	Importação	4,453	5,387	20.97%	500	416	-16.80%	563	416	-26.11%	4,453	5,387	20.97%
			Exportação	1,397	1,336	-4.37%	154	124	-19.48%	109	124	13.76%	1,397	1,336	-4.37%
			Total	5,850	6,723	14.92%	654	540	-17.43%	672	540	-19.64%	5,850	6,723	14.92%
Barra do Quaraí	Bella Unión	UY	Importação	425	180	-57.65%	3	6	100.00%	38	6	-84.21%	425	180	-57.65%
			Exportação	1,805	1,347	-25.37%	125	147	17.60%	90	147	63.33%	1,805	1,347	-25.37%
			Total	2,230	1,527	-31.52%	128	153	19.53%	128	153	19.53%	2,230	1,527	-31.52%
Chuí	Chuy	UY	Importação	4,898	6,180	26.17%	449	498	10.91%	501	498	-0.60%	4,898	6,180	26.17%
			Exportação	21,127	25,344	19.96%	2,485	2,311	-7.00%	2,177	2,311	6.16%	21,127	25,344	19.96%
			Total	26,025	31,524	21.13%	2,934	2,809	-4.26%	2,678	2,809	4.89%	26,025	31,524	21.13%
Jaguarão	Rio Branco	UY	Importação	12,037	12,378	2.83%	1,059	1,155	9.07%	1,225	1,155	-5.71%	12,037	12,378	2.83%
			Exportação	16,048	17,082	6.44%	1,519	1,678	10.47%	1,546	1,678	8.54%	16,048	17,082	6.44%
			Total	28,085	29,460	4.90%	2,578	2,833	9.89%	2,771	2,833	2.24%	28,085	29,460	4.90%
Quaraí	Artigas	UY	Importação	1,603	1,154	-28.01%	49	89	81.63%	241	89	-63.07%	1,603	1,154	-28.01%
			Exportação	230	384	66.96%	73	22	-69.86%	38	22	-42.11%	230	384	66.96%
			Total	1,833	1,538	-16.09%	122	111	-9.02%	279	111	-60.22%	1,833	1,538	-16.09%
Santana do Livramento	Rivera	UY	Importação	3,312	3,826	15.52%	252	314	24.60%	338	314	-7.10%	3,312	3,826	15.52%
			Exportação	6,172	7,870	27.51%	673	738	9.66%	662	738	11.48%	6,172	7,870	27.51%
			Total	9,484	11,696	23.32%	925	1,052	13.73%	1,000	1,052	5.20%	9,484	11,696	23.32%
Corumbá	Puerto Suarez	BO	Importação	6,107	11,106	81.86%	1,210	1,260	4.13%	644	1,260	95.65%	6,107	11,106	81.86%
			Exportação	25,839	33,946	31.38%	2,593	3,529	36.10%	3,052	3,529	15.63%	25,839	33,946	31.38%
			Total	31,946	45,052	41.03%	3,803	4,789	25.93%	3,696	4,789	29.57%	31,946	45,052	41.03%

Fluxo de veículos



feriados internacionais

abril

sábado, 2
Dia das Ilhas Malvinas
sexta, 15
Sexta-Feira Santa
domingo, 17
Páscoa

sexta, 15
Sexta-Feira Santa
domingo, 17
Páscoa
quinta, 21
Tiradentes

sexta, 15
Sexta-Feira Santa
sábado,16
Sábado de Aleluia

quinta, 14
Quinta-Feira Santa
sexta, 15
Sexta-Feira Santa

quinta, 14
Semana de Turismo
Semana Santa
sexta, 15
Semana de Turismo
Semana Santa
segunda, 18
Dia dos 33 Orientais

quinta, 14
Quinta-feira Santa
sexta, 15
Sexta-Feira Santa
terça, 19
Declaração da Independência

maio

domingo, 1º
Dia do Trabalhador
quarta, 25
Revolução de Maio

domingo, 1º
Dia do Trabalhador

domingo, 1º
Dia do Trabalhador
sábado, 21
Dia das Glórias Navais

domingo, 1º
Dia do Trabalhador
domingo, 15
Independência do Paraguai

domingo, 1º
Dia do Trabalhador
segunda, 16
Batalha de Las Piedras

domingo, 1º
Dia do Trabalhador

junho

sexta, 17
Morte do General Martín Miguel de Güemes
segunda, 20
Dia da Bandeira

quinta, 16
Corpus Christi

segunda, 27
São Pedro e São Paulo

domingo, 12
Dia da Paz no Chaco

sexta, 24
Batalha de Carabobo

internacional

Transportadores peruanos defendem manutenção de cotas

A ABTI participou em 10 de fevereiro de reunião com a Agência Nacional de Transportes Terrestre – ANTT, cuja finalidade foi tratar de reiterados problemas operacionais relacionados ao transporte para o Peru, decorrentes de interpretações unilaterais deste país. O encontro foi articulado pela Associação para se buscar soluções, mesmo que provisórias, até que seja marcada data para uma reunião bilateral dos organismos públicos dos países. A pauta da reunião foi a complementação de licenças originárias, prazos e informações, modificações de frota, e viagens ocasionais para empresas habilitadas e não habilitadas.

A ANTT informou já ter solicitado uma reunião bilateral entre os países, porém os representantes do Peru propuseram que o encontro seja realizado a partir da segunda quinzena de abril, pois a diretoria foi recentemente alterada, e precisa se inteirar dos assuntos em curso. A limitação do tamanho da frota autorizada para as empresas brasileiras, que ainda funciona pelo sistema de quotas (cupos), provavelmente não terá alterações. Segundo Gladys Vinci, diretora executiva da Associação, após ter feito contato com a entidade representativa do setor empresarial peruano, soube que são as próprias empresas peruanas que demandam a manutenção do sistema, por receio de perder a competitividade diante das empresas brasileiras. A Agência sugeriu que seja apresentado um estudo para demonstrar que não há necessidade de se manter as quotas, pois não existem descompassos na concorrência entre as empresas que realizam o transporte entre Brasil e Peru.

O encontro também oportunizou a abordagem de temas específicos de algumas transportadoras que estão pendentes de solução com a Agência. Ao final da reunião, os participantes consignaram reconhecimento ao trabalho da Superintendência de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas, assinalando o seu comprometimento com o desempenho do transporte internacional.

Seja um sócio benemérito

ABTI

Valores de adesão acessíveis a empresas de todos os portes. Junte-se a nós!

CATEGORIA OURO

Interlink Cargo · LETSARA · GRUPO GAFOR · POLIVIAS TRANSPORTES · SABRA SUL ATLÂNTICO · SCAPINI Transporte e Logística

CATEGORIA PRATA

ABC CARGAS · ATRHOL · GTBR · TRANSPORTES SILVIO · Transrodut · SILVESTRIN · TORA · Qbox

CATEGORIA BRONZE

Perusso · TRUCK FÊNIX · GRUPO BRENEX · VELOCE LOGÍSTICA · Froli · COOTRAFROL · COOTRANSCAU · GRAL

Contatos:
E-mail: comunicacao@abti.org.br
Whatsapp: (55) 9 8156.0000

CNT | Confederação Nacional do Transporte

PAINÉIS CNT DO TRANSPORTE.

Todos os **dados do setor de transporte brasileiro** em um só lugar.

Acesse os Painéis de Consultas Dinâmicas da CNT