

Cenário do revista **Transporte**



3º TRIMESTRE 2022

65 ANO XVI

Mala Direta
Postal
Básica
9912341225-DR/RS
ABTI

/// CORREIOS ///

FECHAMENTO AUTORIZADO.
Pode ser aberto pelos Correios.

www.abti.org.br

Caminhão foi feito para rodar



**Demora nas fronteiras
destoa de um mercado comum**

Tempo de espera provoca perdas
de até 50% da produtividade da frota

ENTRE EM CONTATO CONOSCO!

Estamos à disposição para atendê-lo.



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



Certificação Digital

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



Comunicação

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



associacaoabti



associacaoabti



associacaoabti



abti



associacaoabti

Queremos crescer ainda mais



Francisco Carlos Gonçalves Cardoso
Presidente da ABTI

Em 2021 o transporte rodoviário internacional de cargas teve um crescimento de 25%, recorde na série histórica, medida pela ABTI. E tal evolução deu-se ainda em meio a pandemia e no contexto de exigentes controles de saúde, em condições tais, que as fronteiras, na maior parte deste período, ainda estavam fechadas para o trânsito de turistas. Pois chegamos ao término do terceiro trimestre de 2022 com novos avanços do transporte rodoviário, sobretudo na exportação. É adequado assinalar que estamos crescendo mesmo diante de previsões iniciais nem tão otimistas. E que novos recordes devem ser alcançados até o final do ano.

Estamos assistindo uma notável reafirmação da importância de nossa atividade de exportação de serviços. E, por outro lado, como sempre, somos instigados à busca da melhoria contínua. O desafio básico e permanente do transporte é passar pelas fronteiras com mais celeridade. É inegável que a Receita Federal do Brasil tem avançado no aporte de recursos digitais para aprimorar seu trabalho, porém a combinação do crescimento do transporte acima da velocidade da implementação do DUIMP, por exemplo, mostra que precisamos de políticas públicas que progridam na mesma cadência que progride o comércio exterior nas fronteiras do Mercosul.

Percebe-se um Brasil em busca de uma sintonia melhor no cenário do intercâmbio comercial mundo afora. Organização Mundial do Comércio, Organização Mundial de Aduanas e

***“Nós, do transporte rodoviário,
somos protagonistas
relevantes da integração
econômica.”***

Organização para Cooperação do Desenvolvimento Econômico interagem com as autoridades brasileiras, provocando estímulos que em breve devem levar o País a se tornar membro da OCDE. Nós, do transporte rodoviário, somos protagonistas relevantes da integração econômica. Fomos pioneiros da conexão de mercados, muito antes do Mercosul. Quando o mercado comum foi instituído, já havíamos acumulado mais de três décadas de transposição de fronteiras.

Nossa reportagem de capa traz um tema recorrente: a produtividade de nossas frotas diante do tempo médio de parada nas fronteiras. Ainda há muito para ser feito. A nossa produtividade se desdobra como um aspecto central da competitividade de nossas exportações. Enquanto há décadas a União Europeia simplesmente retirou as aduanas entre seus países membros, nós, há 31 anos, constatamos poucos avanços nesta diretriz. Nosso setor, totalmente estruturado na iniciativa privada, tem provado sua eficiência. Mas clama ser ainda melhor.

Boa Leitura!

sumário



ANO XVI - EDIÇÃO 65 - 2022

Construção da sede
Obra avança dentro do
previsto: 70% está realizado

6

**Entrevista com Marcelo
Gomes da Silva**, novo assessor
de Relações Internacionais
da ANTT

10



A crônica demora na liberação dos caminhões nas fronteiras desafia preceitos de produtividade

18



Concessionárias dos terminais alfandegados adotam medidas para facilitar o processo, porém os estacionamentos seguem superlotados. E, por vezes, filas se formam para poder acessar aos mesmos. O transporte cresce, a estrutura de atendimento do setor aduaneiro não acompanha esta evolução.



ABTI

Associação Brasileira
de Transportadores
Internacionais



Representantes da ANTT
percorrem fronteiras do
Mercosul

14



ABTI E FADEEAC realizam
Seminário em Buenos Aires

15

GERAIS

ABTI participa de encontro do Transporte do RS,
em Bento Gonçalves

08

EVENTOS

Uruguaiana retoma Festa dos Motoristas.
Grande público participa do evento

13

TRANSPORTE

Porto Mauá/RS passa a ser ponto alfandegado

16

TRANSPORTE

Falta de recursos atrasa início das obras
da ponte em Porto Xavier/RS

16

INTERNACIONAL

Foz do Iguaçu: nova ponte fica pronta ainda em 2022

22

INTERNACIONAL

Porto Murtinho/MS iniciará construção de
ponte internacional no ano que vem

23

INTERNACIONAL

Reunião bilateral com Argentina resulta em novas pendências

23

INTERNACIONAL

Aumenta em 59% o volume de caminhões
que retornam vazios ao Brasil

24

INTERNACIONAL

Agesa vence licitação em Corumbá/MS e vai investir
na expansão do TA

26

ECONOMIA

Brasil reduz protagonismo no comércio exterior com a Argentina

28

TECNOLOGIA

O emprego de inteligência artificial na logística

30

RECURSOS HUMANOS

Regras para conviver com as redes sociais

32

MERCADO

Scania adota economia circular

33

DIRETORIA EXECUTIVA

Presidente

Francisco Carlos G. Cardoso

Vice-Presidente

Glademir Zanette

Diretor Administrativo

Nolar Vicente Sauer

Diretor Técnico

Marcelo Gaspari (*in memoriam*)

Diretor de Assuntos Políticos

Jorge Antônio Lanzasova

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

Flávio 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

Glademir 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

Edificação da sede alcança 72%, dentro da previsão

Obras seguem em ritmo acelerado

A edificação da sede da ABTI avança dentro do ritmo esperado. No trimestre de julho a setembro, período de inverno, em função das condições climáticas, foram realizados mais trabalhos internos, como cabeamentos para alarmes de incêndio. As atividades são acompanhadas pelas arquitetas responsáveis pelo projeto. Nesta etapa foi

finalizada a execução das alvenarias e supra estrutura do segundo pavimento da parte da circulação vertical. Também foi concluído o reboco interno do segundo pavimento, bem como foi executada a parte elétrica deste andar. No térreo foi finalizado o gesso, exceto dos banheiros, que será executado após o término dos revestimentos das paredes com porcela-

nato. Ainda neste período, conforme o relatório gerencial das arquitetas, prosseguiu a execução dos contrapisos da laje da marquise, assim como sua impermeabilização. Tendo por base estas atividades, ao final do terceiro trimestre a obra alcança 72% do cronograma geral projetado.

Para os últimos três meses do ano, a previsão é de que sejam



julho



concluídos os revestimentos, o calçamento do pátio, a construção do depósito, vestiário, a área de serviço e o muro novo em parte do terreno.

Observando que a cidade de Uruguiana é muito quente no verão, e um tanto fria no inverno, a arquiteta Victória Amarante destaca que o projeto contemplou a utilização de ventilação natural cruzada, com um pé direito um pouco mais alto que o convencional e a distribuição dos setores de maior permanência voltados para a fachada norte, onde possui a incidência do sol na melhor hora recomendada. Segundo ela, tais características do projeto irão favorecer as diferentes situações climáticas.



Outro aspecto que a projetista assinala, é a importância nas especificações de materiais adequados e de uma melhor quali-

dade, pois tal decisão aprimora a obra, assegurando a durabilidade e também uma qualidade nos acabamentos, conferindo o



agosto



setembro



visual imaginado e projetado para o empreendimento. Uma das atribuições da consultoria que acompanha a obra tem sido garantir a compra dos materiais de qualidade, bem como a fiscalização da execução da obra dentro dos padrões estabelecidos pelo projeto.

FETRANSUL promove evento em Bento Gonçalves

A Fetransul promoveu em 03 de setembro o 3º Encontro do TRC Gaúcho. O evento ocorreu em Bento Gonçalves/RS, reunindo os sindicatos empresariais do Estado. A ABTI esteve representada por seu presidente, Francisco Cardoso. O Seminário contou com painéis versando sobre o transporte internacional, cenário político nacional, dados técnicos do transporte no Brasil, exposições sobre práticas empresariais e o futuro da logística. O deputado federal Jerônimo Goergen diagnosticou que o transporte deverá ter um cenário de preocupação pela frente. O professor Marcos Leão, da Fundação Dom Cabral, propôs novas formas de se ver os negócios no setor. Para ele, as empresas de transporte e logística devem enxergar a sua atividade

mais pelo papel que cumprem de integração dos sistemas de produção e de consumo. O diretor da ANTT, Guilherme Theo Sampaio, abordou as atividades da Agência, destacando a validade indeterminada do registro RNTRC, as novas formas de fiscalização de balanças, com o uso de medições com veículos em movimento, e anunciou a intenção da ANTT de instalar escritórios de fiscalização em cidades fronteiriças, entre elas Uruguaiana e São Borja.

Ao final do evento o presidente da Fetransul, Afrânio Kieling, destacou a relevância de se



promover encontros deste tipo como forma de apoiar o setor através do aporte de informações que contribuam para o planejamento, tomada de decisões e o futuro das empresas de transporte e logística.

Marcelo Gomes da Silva assume a Assessoria de Relações Internacionais - ANTT

Marcelo Gomes da Silva é o novo chefe da Assessoria de Relações Internacionais da ANTT. Ele substitui Maria Cristina de Castro Martins que tem novas funções na Assessoria Administrativa e de Apoio da ANTT. Marcelo é bacharel em Direito. Anteriormente trabalhava na área de infraestrutura rodoviária, como coordenador de Faixa de Domínio na Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF. Também cumpriu atribuições como assessor da Diretoria Colegiada da ANTT, entre novembro de 2015 e maio de 2022, posteriormente, como chefe da Assessoria Administrativa e de Apoio, e chefe de Gabinete substituto da Diretoria Geral da ANTT.

Complemente o setor tributário da sua **TRANSPORTADORA.**

Tem dúvidas sobre
o ressarcimento do
PIS e COFINS da
sua empresa?

Solicite seu
diagnóstico
gratuitamente.



 (45) 3223-5585 | (45) 3306-9552

 www.assertt.com.br   @assertt.assessoria

“Se não houver uma verdadeira integração, não temos como avançar com acordos”



Natural de Brasília/DF, **Marcelo Gomes da Silva** é graduado em Direito. Toda sua vida inclui estreitos vínculos com o transporte. Seus pais foram servidores do então Ministério dos Transportes. Sua mãe foi cedida para a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT logo em sua criação, em 2002. Aos 21 anos, tornou-se Técnico em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres. Suas primeiras atribuições foram na então Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF. Quando foram criadas as Coordenações da SUINF, foi designado o primeiro coordenador de Faixa de Domínio. No final de 2015 passou a atuar como Assessor na Diretoria Colegiada da ANTT, cargo que manteve até maio de 2022. Ao integrar a Assessoria do atual Diretor-Geral, Rafael Vitale Rodrigues, foi encarregado de acompanhar os trabalhos da Assessoria de Relações Internacionais – ASINT. Em agosto de 2022 assumiu a chefia da ASINT. Marcelo destaca que é o primeiro servidor do quadro efetivo da ANTT a comandar a área internacional.

Cenário do Transporte: *Com a estrutura que dispõe, a ASINT cumpre a contento os objetivos desta Assessoria?*

Marcelo Gomes da Silva: Somos atualmente na ASINT sete servidores e dois colaboradores. Com o novo Regimento Interno da ANTT, aprovado pela Resolução nº 5.976, de 07 de abril de 2022, a ASINT está diretamente ligada ao Gabinete do Diretor-Geral – GAB-DG, o que faz todo o sentido, principalmente se considerarmos a coordenação do SGT-5, que cabe ao Diretor-Geral, tendo como substituto o Chefe da Assessoria de Relações Internacionais quando necessário. Houve uma mudança na forma de atuação da ASINT, deixando de existir as Coordenações. Com isso, temos maior flexibilidade de dividir os trabalhos entre os servidores, bem como de integrar toda a equipe nas diversas atividades. Isso estimula o crescimento profissional e aumenta o interesse pelos diferentes assuntos tratados pela área internacional. Somado a essa estrutura, o fato de acumular a função de Chefe de Gabinete Substituto facilita bastante a comunicação com a Diretoria, o que permite abordar os assuntos de grande relevância com mais agilidade, e levar ao conhecimento do Diretor-Geral os pontos sensíveis e que merecem ser tratados com prioridade.

Cenário do Transporte: *O Sr. dá continuidade a um trabalho de três décadas na busca de harmonização do transporte no âmbito do Mercosul. Quais as características que deseja imprimir à sua atuação?*

Marcelo Gomes da Silva: A ANTT completou, em 2022, 20 anos de existência. Para a comemoração desses 20 anos, foi criado o slogan “Ligando caminhos, aproximando pessoas”. A atuação da ASINT não poderia ser diferente. Precisamos ligar os caminhos com os países com os quais o Brasil possui relação, e aproximar as pessoas, promovendo um transporte internacional eficiente. A ideia é replicar, no âmbito internacional, a atuação proativa que vem sendo característica da ANTT na regulação

do transporte rodoviário de carga e de passageiros. Nesse aspecto, a nova estrutura regimental da Agência trouxe também uma maior integração da área internacional com as áreas técnicas, no momento em que a parte operacional do transporte internacional foi descentralizada para Coordenações das Superintendências. Temos hoje um trabalho muito conectado com a Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros – SUFIS, com a Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros – SUPAS e com a Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – SUROC. Em todas as reuniões coordenadas pela ASINT, as áreas técnicas estão presentes, dando o suporte necessário. Essas três décadas de harmonização do transporte internacional têm um peso enorme, e é bastante satisfatório perceber que servidores que atuam há mais de 30 anos na área estão em perfeita sintonia com gente nova e que chega com vontade de dar prosseguimento ao trabalho de excelência que vem sendo desenvolvido durante todo esse tempo. Pretendo dar sequência ao bom relacionamento que temos tanto com o setor público quanto com o setor privado, não somente do Brasil, mas de todos os países com os quais mantemos relações. Prova disso foi a primeira viagem oficial que fiz à frente da ASINT, na qual contei com o apoio irrestrito da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais – ABTI para conhecer pontos importantes de fronteira na Região Sul do Brasil. Na oportunidade, acompanhado pela SUFIS, participei de reuniões com transportadores em Uruguai/RS e em Foz do Iguaçu/PR, com o objetivo de mostrar que a ANTT quer estar onde dela precisam.

Cenário do Transporte: *Como a Agência identifica os problemas do Transporte para interagir com o SGT-5 e com os representantes do ATIT?*

Marcelo Gomes da Silva: Os assuntos são incluídos nas pautas das reuniões a pedido dos países membros. Atualmente, boa parte dos assuntos foi trazida pela Argentina. Sempre que um país traz um assunto à pauta, é importante que os demais países se debrucem sobre a questão e tragam seus pontos de vista à discussão. No Brasil não é diferente. Discutimos os assuntos colocados em pauta com o setor público, contando com órgãos como a Secretaria Nacional de Trânsito – SENATRAN, a Polícia Rodovi-

ária Federal – PRF, a Polícia Federal – PF, a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil – RFB, dentre outros. Mas também levamos em consideração a manifestação do setor privado, tanto que buscamos convidar para as reuniões as associações, sindicatos, federações e outras entidades que tenham a contribuir para a solução das questões que são colocadas. Essas entidades fazem a ponte de ligação entre os transportadores e o poder público.

Cenário do Transporte: *Há uma agenda de objetivos prioritários, ou os problemas são contingenciados conforme cada situação e tempo apresenta?*

Marcelo Gomes da Silva: De forma geral, possuímos uma agenda que está bastante relacionada à logística de atuação da área internacional, principalmente em relação às pautas do Mercosul e da

“Pretendo dar sequência ao bom relacionamento que temos tanto com o setor público quanto com o setor privado, não somente do Brasil, mas de todos os países com os quais mantemos relações”

ALADI. As premissas básicas da nossa atuação são a desburocratização e simplificação de processos, digitalização de documentos e informações, e o resgate do Brasil como a principal liderança nesses dois fóruns. Atualmente, a ASINT trabalha no intuito de buscar a ampliação do âmbito de aplicação do ATIT, o que está diretamente relacionado à adesão de novos países. Estamos em contato com o Ministério das Relações Exteriores – MRE, buscando viabilizar a adesão de Colômbia e Equador ao ATIT. Esses dois países, juntamente com Bolívia e Peru, formam a Comunidade Andina das Nações – CAN, e possuem algo similar ao ATIT, que disciplina o transporte internacional terrestre. Bolívia e Peru já fazem parte do ATIT, de modo que a adesão também de Colômbia e Equador permitiria ampliar o escopo de atuação e trazer uma efetiva integração. Outro projeto importante que vem sendo desenvolvido pela ASINT é o desenvolvimento do Webservice, uma plataforma comum entre os países do Mercosul, que tem por objetivo desburocratizar e conferir mais segurança ao processo de emissão de licenças no que tange ao transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros. Temos avançado na inclusão de informações e nos testes com os demais países. No âmbito do SGT-5, acordamos de realizar os testes com cada país no momento em que assumir a Presidência Pro-Tempore. Isso teve início com o Paraguai,

entrevista

no primeiro semestre de 2022, e seguirá agora com Uruguai, e posteriormente Argentina.

Cenário do Transporte: *O TRIC clama por mais celeridade na transposição de fronteiras e menos burocracia para suas operações. Como a ANTT (ASINT) pode contribuir para este objetivo?*

Marcelo Gomes da Silva: A ANTT tem mantido contato com as entidades representativas do setor, que sempre trazem ao conhecimento da Agência, normalmente fazendo contato com a ASINT, as questões que surgem. Sabemos que o Brasil tem evoluído muito nos últimos anos. Podemos citar, por exemplo, a possibilidade de utilização de documentos em forma digital, entre eles, o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – CRLV e a Carteira

acabam trazendo à pauta questões que não podem ser discutidas, ao menos naquele momento, por outros países.

Cenário do Transporte: *Os objetivos do setor privado e do público, no âmbito da ANTT, são convergentes?*

Marcelo Gomes da Silva: Entendo que sim. A ANTT, como Agência Reguladora, busca atuar de forma efetiva na regulação dos serviços de transporte rodoviário de cargas e de passageiros, além das concessões rodoviárias e ferroviárias. Isso significa trabalhar em conjunto com o setor privado. Obviamente precisamos seguir as políticas públicas e as diretrizes estabelecidas pelo Governo Federal, porém, acredito que nenhum órgão público consegue cumprir seus objetivos adequadamente sem dar atenção ao setor privado. Pensando especificamente na logística do transporte de cargas e do transporte de passageiros, é inviável não estabelecer uma comuni-

cação com o setor privado. Importante deixar claro que não há como estabelecer uma comunicação individualizada com cada transportador, mas nisso surgem as associações, os sindicatos, as federações, e outros entes representativos, que fazem a ponte entre a ANTT e os destinatários finais da nossa regulação. E aqui mais uma vez falamos em ponte e em ligação, reforçando nosso slogan dos 20 anos.

Cenário do Transporte: *Ao longo de três décadas, os acordos do Mercosul (inclusive no transporte) avançam em ritmo lento. Como dar mais velocidade, para que nosso mercado comum seja mais competitivo em nível global?*

Marcelo Gomes da Silva: A primeira noção que precisamos imprimir é a de integração. Se não houver uma verdadeira integração, não temos como avançar com acordos. Isso é bastante complicado, pois cada país possui suas regras próprias, seus usos e costumes, suas particularidades. E é preciso respeitar isso. Além disso, nos últimos anos, os países passaram por crises, que os afetaram de diferentes maneiras. Claramente temos países mais afetados que o Brasil, e precisamos compreender esse momento, as limitações que se impõem. Mas é nosso papel sempre levar à pauta as questões relevantes. E temos feito isso. Por vezes, precisamos recuar, pois observamos que, naquele momento, não seria possível solucionar a questão. Mas de forma geral conseguimos avançar, ainda que mais devagar.

“Nenhum órgão público consegue cumprir seus objetivos adequadamente sem dar atenção ao setor privado.”

Nacional de Habilitação – CNH. Entretanto, por vezes surgem problemas com outros países, relacionados à não aceitação de tais documentos em formato digital. Seja por indisponibilidade de dispositivos eletrônicos aptos a fazerem a leitura dos documentos digitais, ou até mesmo por dificuldade de compreensão quanto à validade de tais documentos nesse formato. Numa situação como essa, a atuação da ANTT se dá com a apresentação do problema nas reuniões com os demais países, com esclarecimentos e demonstrações necessárias ao entendimento e à busca pela solução do problema. E dessa forma temos feito com todas as questões que nos são trazidas.

Cenário do Transporte: *Na sua opinião os organismos que dialogam no âmbito do Mercosul e do ATIT pautam mais pelos interesses nacionais ou pelo avanço do Mercosul?*

Marcelo Gomes da Silva: Acredito que haja um pouco das duas situações. O Mercosul e a ALADI são espaços que os países membros têm para trazer à discussão os assuntos que julgam relevantes. Vários desses assuntos são de interesse de outros países. Porém, sempre há assuntos que não possuem tanta relevância para outros países, o que não significa que não tenham importância. Toda discussão que surge em torno de uma questão traz, no mínimo, a possibilidade de ampliação do conhecimento. Fato é que alguns países estão mais avançados que outros em determinados aspectos, e nesse sentido

Grande público consagra a retomada da Festa dos Motoristas

A unidade do SEST SENAT de Uruguaiana sediou em 31 de agosto a Festa dos Motoristas. O tradicional evento comunitário, tal como todas as demais atividades que reuniam público, esteve suspenso por dois anos, em função da pandemia. A notável expressão do transporte rodoviário de cargas em Uruguaiana tem tornado esta festa uma grande celebração. Mais de 1500 pessoas compareceram ao evento que tinha atrações para toda a família. Houve apresentação de dança com a invernada adulta do Centro de Estudos Folclóricos Martin Fierro, shows musicais com Arthur Rilo e Banda e outro com a Banda Embalare. Para o público infantil foram organizadas atividades de entretenimento, incluindo brinquedos. A festa contou com os meios operacionais do SEST SENAT. Atividades



de ginástica foram estimuladas. A Secretaria da Saúde promoveu testes rápidos e aferição de pressão arterial. Uma feira da agricultura familiar com venda de produtos artesanais agregou outro segmento econômico expressivo da cidade. Houve ainda distribuição de ervamate e água quente para o churrasco. O SEST prestou orientações de saúde referentes a nutrição, odontologia, psicologia e fisioterapia. De forma dirigida aos motoristas profissionais, foram distribuídos mais de 200 kits de brindes. A comunidade também participou de outros sorteios de brindes.

A Festa dos Motoristas foi viabilizada pelos patrocinadores (veja quadro). O prefeito de Uruguaiana, Ronnie Mello, e os vereadores Celso Duarte e Marcelo Lemos, prestigiaram o evento, que em sua retomada demonstrou que sua tradição está consagrada na comunidade uruguianense.

O evento foi uma realização da ABTI, SETAL, SEST SENAT, Sindimerco-sul e Sindicam.

<http://www.abti.org.br/imagens>

Apoiadores

- Prefeitura Mun. de Uruguaiana,
- SENAC
- CEF Martin Fierro
- Gráfica Universitária
- Euro Mate
- Missões Materiais de Construção
- Expresso Fronteira D'Oeste.

Patrocinadores



Novo assessor da ASINT – ANTT percorre fronteiras e promove encontros



Marcelo Gomes da Silva, o novo assessor de Relações Internacionais – ASINT da ANTT percorreu as fronteiras do lado oeste da Região Sul do Brasil, entre Uruguiana e Foz do Iguaçu, entre os dias 30 de agosto e 01 de setembro. Neste percurso foi acompanhado pelo assessor substituto, Marcos Antônio das Neves, e ambos foram recepcionados pela diretora executiva da ABTI, Gladys Vinci. Ela os conduziu em visitas nas instalações de terminais aduaneiros e em reuniões com os associados da ABTI e do Sindifoz.

Na reunião do dia 30 de agosto, na sede da Associação, em Uruguiana, os executivos foram recepcionados por diretores e associados da ABTI e do SETAL. O encontro foi conduzido com informalidade, tendo sido uma oportunidade de o novo assessor ouvir os transportadores, tomar conhecimento de suas inquietações, questionamentos sobre assimetrias que são percebidas nas normas, assim como nas suas aplicações pelos diferentes órgãos fiscalizadores. Entre as inúmeras

considerações trazidas ao encontro, revelou-se consenso que os transportadores apontam a ausência de reciprocidade entre os países, fato que deveria ser uma das características, senão a principal, que norteia o Acordo de Transporte Internacional Terrestre.

Em sua visita à Uruguiana, os executivos da ANTT também foram recebidos nas instalações da Multilog e no COTECAR, em Paso de Los Libres. Nos dois recintos alfandegados puderam observar suas peculiaridades. Dando continuidade a um roteiro de visitas em ambientes da fronteira com a Argentina, o grupo dirigiu-se a Itaqui/Alvear, onde foi possível constatar as dificuldades que regularmente tem sido relatadas. Em Alvear/AR, a balança está instalada no meio de uma quadra, à beira da rodovia. Pode-se observar a infraestrutura precária e os desníveis no acesso à balsa. A viagem prosseguiu para São Borja/Santo Tomé, onde percorreram o CUF, operado pela Mercovia. O ambiente planejado, reconhecido por suas práticas, que são referência de uma experiência bem

sucedida de controle integrado, foram objeto da atenção dos visitantes.

Foz do Iguaçu

Em 1º de setembro os representantes da ANTT cumpriram agenda na tríplice fronteira de Foz do Iguaçu/PR. À comitiva em viagem somou-se o superintendente de Fiscalização da Agência. A reunião com os transportadores, sócios da ABTI e do Sindifoz, foi na sede do Sindicato. O destaque foi o pleito de que os transportadores brasileiros tenham as mesmas condições que os estrangeiros possuem nos seus países. Foi citado como exemplo a previsão de inclusão de veículos de terceiros sem que sejam considerados na posse do transportador, assim como a subcontratação no percurso nacional.

A ponte da Integração, em vias de ficar pronta, foi pauta central. Foi revelada a expectativa por uma reunião de assuntos aduaneiros com Paraguai e a possibilidade de transformar o recinto alfandegado em uma ACI (BR-AR) em Foz do Iguaçu.

No final do dia, ocorreu uma visita guiada sobre a ponte, em obras. Em conversas informais durante esta visita, soube-se que o Paraguai também tem interesse em construir um recinto alfandegado para 2.000 veículos, fato que, se avançar, poderá alterar o projeto de uma aduana tripartite.



Em promoção conjunta da FADEEAC- Federação Argentina de Entidades Empresariais de Transporte de Cargas e a ABTI – Associação Brasileira de Transportadores Internacionais, Buenos Aires sediou em 20 de setembro o Primeiro Seminário Argentino-Brasileiro sobre Transporte Rodoviário Internacional de Cargas.



ABTI e FADEEAC promovem Seminário em Buenos Aires

Guillermo Canievsky, presidente da Câmara Argentina de Transporte Automotivo de Mercadorias e Resíduos Perigosos (CATAMP) explicou que o objetivo foi promover o trabalho entre os setores público e privado.

O primeiro painel abordou o transporte rodoviário internacional de cargas no MERCOSUL e no mundo. Situação atual e problemas: uma visão do setor. A apresentação foi de Esteban Canteros, diretor da QBOX e de Matías Ferrari, diretor da BBM Logística. O transportador brasileiro destacou que as dificuldades enfrentadas pelos transportadores são constantes, agregando que a cooperação é importante.

O segundo painel versou sobre aspectos trabalhistas, formação e profissionalização no transporte.

Francisco Cardoso, presidente da ABTI, explicou como funciona o sistema SEST SENAT no Brasil, sob a gestão da Confederação Nacional do Transporte. Dirigentes de três entidades argentinas relacionadas ao tema, entre elas da Agência Nacional de Segurança Rodoviária (ANSV) e o Conselho de Segurança no Transporte (JST) trouxeram aspectos que presentemente causam preocupação na Argentina. Anunciaram que devem iniciar estudos para identificar as causas de acidentes de trânsito envolvendo caminhões. Testes nos motoristas profissionais e a formação dos mesmos também foram pauta, num momento em que o país vizinho estuda um projeto de lei para obter recursos visando a formação de condutores profissionais.

No turno da tarde o assunto foi o transporte de produtos perigosos. As autoridades de controle de cada país explicaram as exigências e o atual regime de infrações e sanções. A interação dos painelistas e os critérios entre as autoridades e o setor privado, oportunizou identificar analogias e contradições entre os órgãos de controle para o mesmo requisito. O painel evidenciou descompasso entre a Gendarmeria e a CNRT, ambas responsáveis pela fiscalização desta atividade na Argentina. O Brasil foi representado pela Superintendência de Fiscalização da ANTT.

O seminário atingiu o objetivo de trabalhar os aspectos centrais do transporte internacional de cargas nos Estados que fazem parte do Mercosul. Foi também uma oportunidade para reforçar a inter-relação de todos os atores participantes, buscando consenso e resolução de problemas que atravessam o setor.

Garanta suas viagens internacionais

PRODUTOS

RCTR-C / RCF-DC E RCTR-VI (DANOS A CARGA)	FROTA
RCTRVI – CARTA AZUL (DANOS A TERCEIROS)	RC AMBIENTAL

Benefícios exclusivos aos associados

PARCERIA KORSA SEGUROS E ABTI

Condições especiais de taxa e cobertura de seguros.

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

Porto Mauá passa a ser ponto alfandegado

O ponto de fronteira situa-se em área urbana do município

O Ministério da Economia, através da Superintendência Regional da 10ª Região Fiscal, em 10 de agosto declarou alfandegado o ponto de fronteira localizado no município de Porto Mauá. A autorização é em caráter precário, por tempo indeterminado. O ponto de fronteira situa-se em área urbana do município. Conta com área total de 35.327 m².

Segundo a normativa, no recinto alfandegado poderão ser movimentadas cargas soltas ou unitizadas nas operações de entrada ou saída, estacionamento ou trânsito de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados; despacho de mercadorias em regime de trânsito aduaneiro; conclusão de trânsito de exportação e embarque para o exterior; despacho de importação; des-

pacho de exportação; e despacho aduaneiro de bagagem desacompanhada.

No recinto não serão permitidas operações com animais vivos, cargas frigorificadas, cargas perigosas ou inflamáveis, bem como quaisquer outras cargas que exijam cuidados especiais no transporte, movimentação ou manipulação, de acordo com requisitos técnicos, condições operacionais e de segurança definidos por autoridades competentes.

Também não serão permitidas a descarga e a armazenagem de mercadorias, salvo em operações de transbordo ou no interesse da fiscalização.



Para utilização no SISCOMEX, fica mantido o código de recinto nº 0.51.19.01-4 ao ponto de fronteira, que ficará sob a jurisdição da Inspeção da Receita Federal em Porto Mauá, que exercerá a fiscalização aduaneira de forma ininterrupta, podendo estabelecer as rotinas operacionais necessárias ao controle aduaneiro

Falta de recursos atrasa início das obras da ponte internacional em Porto Xavier



O Ministério da Infraestrutura destinou R\$ 220 milhões para a licitação da obra de construção da ponte ligando Porto Xavier e San Javier/AR. O valor foi insuficiente, não alcançando as propostas das empresas interessadas no empreendimento. A menor oferta foi de R\$ 251 milhões. O episódio frustrou a expectativa da comunidade e da microrregião. Uma comitiva de prefeitos da Associação dos Municípios das Missões (AMM), entre eles o de Porto Xavier, Gilberto Menin, foi a Brasília para audiências com o diretor geral do DNIT, Antônio Leite dos Santos Filho, e com o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, em busca de um aditivo de R\$ 31 milhões. Este montan-

te resolve o impasse e viabilizará o projeto. A obra é aguardada há quatro décadas. A vizinha cidade de Porto Mauá também ambiciona uma ponte internacional, porém trabalha com a alternativa de contar com uma travessia edificada com capital privado, mediante concessão. Os prefeitos aproveitaram a ida a capital federal para também demandar a construção da BR 472 entre Porto Xavier e São Borja. Ao se concretizar esta transposição rodoviária, o RS contará com três travessias sobre o rio Uruguai, entre Brasil e Argentina, num trecho menor que 300 quilômetros. A BR 285 atenderá ao percurso rodoviário internacional para as cidades de São Borja e Porto Xavier.



12 ANOS DE HISTÓRIA

"Nós Vivemos Transporte"



A ABL Logística capta, analisa, desenvolve e coordena soluções em Transporte Rodoviário Internacional entre as maiores economias do Cone Sul: Argentina, Brasil, Chile, Paraguai e Uruguai. Oferece serviços que buscam otimizar investimentos e serem decisivos em processos de exportação e importação com origem ou destino no Brasil. Nossa gama de serviços abrange desde a representação internacional, tarefas de 3PL e 4PL, consultoria e muitos outros.

Nossos Serviços: Cargas Completas, Cargas Fracionadas, Cargas Projetos e Cargas Perigosas.

Serviços Complementares: Soluções Taylor Made, Seguros, Despacho Aduaneiro, Gestão de Transporte.



@abllogistica

Contate nos

+55 11 4565 3900

contato@abllogistica.com.br

Rua Salém Bechara, 140, Osasco - SP



www.abllogistica.com.br/

Nesta reportagem voltamos a este tema que permeia a história do transporte: persiste a demora da liberação aduaneira, sobretudo na importação. Por vezes, ela tarda mais que a viagem em si, em percursos de dois a três mil quilômetros. Só uma mudança cultural e novas políticas de Estado podem fazer a diferença



Caminhão não foi feito para ficar parado

O anseio pela agilidade na transposição das fronteiras é uma questão intrínseca ao transporte rodoviário de cargas. Os caminhões e seus semirreboques operam de forma indissociável, diferentemente dos navios, que descarregam seus contêineres no porto e, com ou sem carga, seguem viagem. O que está por detrás desta questão é a produtividade, e por efeito implícito, o custo final dos produtos transportados.

À Indagação sobre o que se pode fazer para reduzir a espera, a diretora executiva da ABTI, Gladys Vinci, aponta para diversas possibilidades: o maior conhecimento, o aprimoramento de ferramentas, a efetiva integração de sistemas entre os órgãos intervenientes e/ou anuentes e, principalmente, a necessidade de investimentos para usufruir dos avanços tecnológicos. “Temos avançado, mas poderíamos ter avançado mais”, sustenta ela.

Já Andressa Scapini, diretora da Scala Transportes, observa que a despeito de sua empresa dispor da Certificação OEA, ela diz que falta tangibilidade dos benefícios prometidos aos operadores certificados.

A executiva da Associação detecta que existe uma larga expectativa pela implantação da DUIMP-Declaração Única de Importação que deveria ser incorporada ao Portal Único de Comércio Exterior, porém teve a sua implementação adiada por cortes orçamentários. Segundo ela, os resultados obtidos na redução de tempos ociosos quando da implantação da DUE, endossa esta expectativa. Vinci assinala que a Receita Federal do Brasil vem liderando, pelo setor público, o principal objetivo de aumentar a competitividade do Brasil, promovendo ferramentas para identificação de entraves e gargalos no fluxo das operações de comércio exterior. No entanto, há ainda um longo caminho por percorrer na meta universal da redução de tempos ociosos, com repercussão implícita na diminuição do custo logístico.

A diretora da Scala versa de modo mais amplo sobre as potencialidades e problemas relacionados à espera. “Greves brancas e falta de pessoal são fatos recorrentes”, observa ela, que sustenta ser necessária uma doutrina de “melhoria contínua” para que se avance de maneira mais efetiva. Gladys Vinci também

aponta a falta de pessoal como um problema que tem se tornado endêmico. Porém pondera que por meio da tecnologia digital a Receita Federal tem conseguido mitigar o problema, fato que não acontece com o MAPA e a ANVISA, que custam a ingressar no Portal Único. “Nestes últimos anos, enfrentamos situações anárquicas em várias fronteiras. Foi necessário optar por outro passo fronteiriço por falta de quem anuísse o produto. A falta de servidores pode ser muito mais pesada que o PBT de um caminhão com excesso de peso”, agrega ela.

Frente à questão de qual poderia ser um tempo adequado para transposição de fronteiras, principalmente na importação, as representantes do transporte subjetivamente argumentam que caminhão foi feito para rodar, e o tempo ideal é o de não parar. Scapini vai mais longe: o Mercosul foi criado para ser um mercado comum, de livre comércio, e aspectos tributários já estão definidos. A burocracia destoa de um mercado comum, sustenta ela.

A diretora da ABTI entende que falta uma “política de estado”, estruturante e longínqua, comum a todos, órgãos públicos e setor privado, determinada em fazer do Brasil uma referência em agilidade.

Baixa produtividade da frota

O tempo de transposição de fronteiras que se soma ao total das viagens, varia conforme o contexto: importação, exportação, tipo de carga e fronteira a ser transposta. Com certa ponderação, o setor empresarial dimensiona que a perda de produtividade da frota varia entre 30 e 50%. Em outras palavras, seria possível atender o mesmo volume de transporte rodoviário com até a metade da frota.

Gladys Vinci analisa que a internalização de produtos requer uma agilidade que não existe, demanda a intervenção de vários órgãos públicos tanto de esfera federal quanto estadual, exige extrema atenção, demanda procedimentos reiterados e repetitivos, precisa de uma antecipação documental que não acontece, carece da “urgência” que o transporte rodoviário internacional deveria ter. Este modal deveria ser considerado diferente, porque o caminhão fica atrelado à carga, diferente do marítimo

ou do aéreo. Espera-se que com a implementação da DUIMP, com processos concomitantes, em janelas únicas, consigam dar a celeridade que o mercado necessita, completa ela.

Concluindo, a diretora reflete: “se os gargalos estão identificados, o que falta? Um olhar focado na otimização de resultados, uma visão do todo, uma política de estado, uma mudança de cultura, de todos os órgãos públicos e, inclusive, do setor privado com a determinação e o comprometimento de fazer acontecer”.

Gladys Vinci



“A falta de servidores pode ser muito mais pesada que o PBT de um caminhão com excesso de peso.”

Concessionários trabalham para agilizar o processo

Segundo Paulo Luis Borges da Rosa, gerente da Multilog em Uruguaiiana, a concessionária vem realizando um trabalho contínuo de desenvolvimento de novas ferramentas e aprimorando cada vez mais o portal do cliente (plataforma de gestão de informações), que acredita ter contribuído muito para a agilidade na liberação dos processos aduaneiros.

Ele também considera que o Acordo de Facilitação do Comércio agrega várias medidas para modernizar a administração aduaneira, simplificar e agilizar os procedimentos de comércio exterior, sendo fundamental para as novas sistemáticas dos portos secos de fronteira. “Podemos mencionar que a equipe da Receita Federal de Uruguaiiana não tem medido esforços para melhorar cada vez mais os processos de liberação Aduaneira através do diálogo e cooperação, não somente com os órgãos anuentes, como também com autoridades de outros países”, acrescenta Rosa,

Para ele, a DUIMP- Declaração Única de Importação, é um grande avanço, pois traz possibilidades de redução nos tempos de aduana, tornando o modal rodoviário mais célere e competitivo no âmbito do comércio exterior, assim como ocorreu na chegada do Portal Único no regime de Exportação, com a introdução da DUE - Declaração Única de Exportação.

Além dos aspectos relacionados a Receita Federal, Paulo da Rosa assinala que a Multilog vem investindo fortemente em novas tecnologias que podem agregar maior agilidade e qualidade aos serviços prestados aos clientes: “foram implantados, por exemplo, os sistemas de webconferência (vistorias físicas feitas remotamente) e o OCR (captura automática de placas dos veículos). E mais, a autorização de ingresso mediante solicitação de senhas no regime de exportação, possibilitando uma melhor gestão e controle do Porto Seco”, agrega ele.

Alcir Jordani, chefe da Área Comercial da Mercovia (São Borja-Santo Tomé), destaca que o principal recurso empregado pela concessionária é seu sistema, que mede em tempo real os trâmites entre os organismos anuentes, passo a passo. Segundo ele, a ferramenta possibilita reconhecer gargalos, e agrega transparência ao processo. A Mercovia interpreta que a fronteira é um elo do mecanismo de produção e consumo, não se configurando como um local de chegada, e sim de passagem. Jordani indaga quanto custa um caminhão parado e seus efeitos na exigência de as empresas terem mais frota para suprir as perdas de tempo. Ele admite que o sistema de acompanhamento em si, não agiliza o processo, mas aponta onde o processo está parado, desenvolvendo uma percepção crítica. Por outro lado, o gestor comercial relata que a concessionária adota medidas

de estímulo que visam reduzir o tempo de parada dos caminhões. Cita o evento das ocasionais cheias do rio Uruguai que impedem a travessia por balsas em Porto Xavier e Porto Mauá. “Quando isso ocorre, nos antecipamos para receber os caminhões que desviam por São Borja. Sugerimos que venham para nossa fronteira com antecedência, sem que sejam onerados com custos adicionais de estadia. Se vierem num domingo, deixamos tudo já preparado para segunda-feira, evitando sobrecargas e desperdício de tempo”, relata Jordani. A concessionária emprega a informação como um recurso de planejamento. A Mercovia dispõe de uma infraestrutura de 1200 vagas, e entende que os investimentos nesta capacidade igualmente contribuem para agilizar o processo de transposição, pois não ocorrem filas.

Recursos digitais

A Multilog credita ao seu portal do cliente um papel fundamental no processo de evolução das atividades aduaneiras, pois possibilita as liberações através de dossiê eletrônico na importação, assim como a integração de um sistema informatizado de controles aduaneiros em um portal único, que agrega agilidade nas liberações aduaneiras de exportação.

Por seu lado, a Mercovia avalia que o Brasil, em comparação com a Argentina, está adiantado no emprego de recursos digitais. E interpreta que o início da utilização da DUIMP impulsionará novos avanços. A concessionária, no entanto, defende que o país vizinho aprimore os recursos de informatização. Migração e CNRT ainda empregam processos manuais, retardando as liberações.

Questionado sobre qual seria o tempo ideal de transposição de fronteira, no caso da importação, o chefe comercial da Mercovia entende no máximo de um dia para o outro; atualmente a média é de 45 horas. “24 horas pode ser uma referência”, diz ele.

Já Paulo da Rosa, da Multilog, analisa que por se tratar do regime importação, com interferência de vários órgãos anuentes e vários atores do comércio exterior neste processo, é difícil estipular o que seria um tempo ideal, pois depende-se de vários fatores, inclusive climáticos. Ele relata que a Receita Federal em Uruguiana tem realizado constantemente as reuniões da COLFAC (Comissão de Facilitação do Comércio). Agrega que estas reuniões têm o objetivo de possibilitar a cooperação entre entes públicos e privados, com um



Filas para acessar terminais aduaneiros são cada vez mais recorrentes

só intuito de tornar o ponto de fronteira de Uruguiana mais competitivo.

Otimização dos terminais

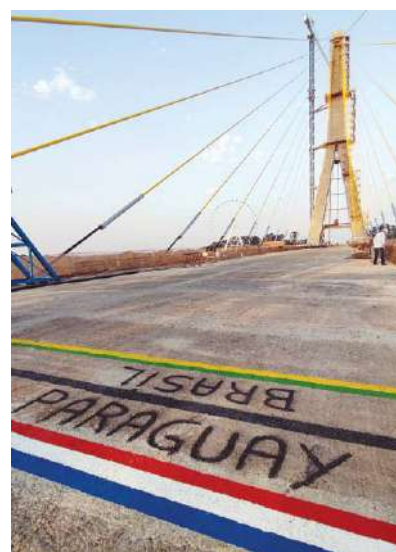
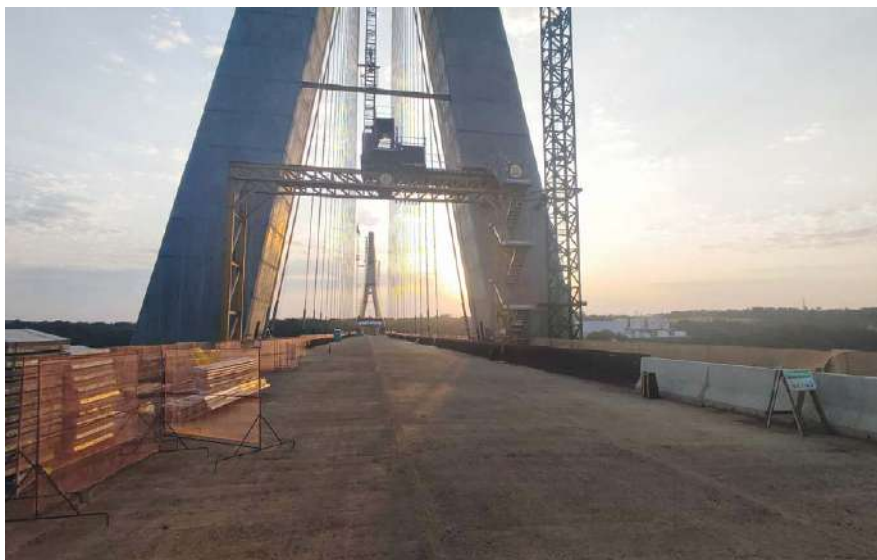
A Multilog sustenta que as adequações implementadas pela Receita Federal no decorrer de 2022 trouxeram uma significativa melhora no fluxo operacional de exportação, exigindo um maior comprometimento de todos os envolvidos: Transporte, Despachante e Concessionária. E a concessionária dimensiona que os resultados de todo este esforço se apresentam em números: já cruzaram a fronteira de Uruguiana mais de 106.000 veículos neste ano, sendo 78.000 no regime de exportação.

Por seu lado, a Mercovia reafirma sua visão de que o terminal é conceitualmente um elo da linha de produção. Avaliação crítica e planejamento se somam nas suas ações de reduzir os gargalos através da otimização de processos. Para Jordani, a demora é tangível, e cumpre a todos um esforço para que a engrenagem transforme a fronteira apenas num ponto de passagem.



*Alcir Jordani,
gerente comercial
da Mercovia*

“A Mercovia interpreta que a fronteira não é um local de chegada, e sim de passagem.”



Ponte da Integração fica pronta ainda em 2022

A nova ligação rodoviária entre Brasil e Paraguai, entre Foz do Iguaçu e Presidente Franco (ao lado de Ciudad del Este), em 31 de agosto recebeu a visita do presidente Bolsonaro e do presidente Mário Abdo, do Paraguai. A pequena solenidade estabeleceu um encontro dos dois mandatários exatamente no meio da ponte, simbolicamente a divisa dos dois países. A travessia, no valor de R\$ 463 milhões, está sendo custeada pela Itaipu Binacio-

nal. A construção é de responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER). A manutenção da mesma será de responsabilidade do governo estadual do Paraná.

A ponte de 470 metros de vão livre é a maior da América Latina. O foco da obra é atender ao transporte de cargas. A ponte da Amizade, há muito tempo saturada, será utilizada para os automóveis e ônibus de turismo. No dia 01 de setembro a diretora executiva da ABTI, Gladys

Vinci, acompanhada de Marcelo Gomes da Silva e Marcos Antônio das Neves, respectivamente chefe e subchefe da Assessoria de Relações Internacionais da ANTT, também realizaram uma visita às obras, oportunidade em que puderam dimensionar a magnitude do empreendimento.

**INVISTA NO
SEU NEGÓCIO**

**Quando viu
já conquistou!**

Raçon
Consórcios

(55) 34011988
Duque de caxias 2234



simule já

Crédito

R\$ 300.000,00
R\$ 270.000,00
R\$ 250.000,00
R\$ 230.000,00
R\$ 210.000,00
R\$ 190.000,00
R\$ 170.000,00
R\$ 150.000,00

Parcela

R\$ 2.058,00
R\$ 1.852,20
R\$ 1.715,00
R\$ 1.577,80
R\$ 1.440,60
R\$ 1.303,40
R\$ 1.166,20
R\$ 1.029,00

Construção de ponte em Porto Murtinho iniciará em 2023

A nova ligação rodoviária entre Brasil e Paraguai está orçada em R\$ 470 milhões

Enquanto a segunda ponte ligando Brasil e Paraguai está prestes a ser concluída em Foz do Iguaçu, o estado do Mato Grosso do Sul prepara-se para receber a terceira ligação rodoviária entre os dois países. A cidade de Porto Murtinho, 843 km acima de Foz do Iguaçu, vai se conectar a Carmelo Peralta, no Paraguai. Desde o projeto, esta ligação tem por objetivo ser uma rota bioceânica em percurso que difere da outra “rota bioceânica” multimodal preconizada em Foz do Iguaçu. Situada bem no meio do continente americano, o trajeto passa longe de Assunção, capital do Paraguai.

A obra deve custar R\$ 470 milhões, valor investido pelo país vizinho, através de empréstimo da Itaipu binacional. A projeção é de

inaugurar em 18 meses (em 2024). No lado brasileiro haverá um acesso de 13 quilômetros, com previsão de um viaduto na rodovia BR-267. Os acessos para a ponte passam fora da cidade de Porto Murtinho e também de Carmelo Peralta. Por enquanto, de modo inquietante, o projeto contempla a construção de aduanas nos dois lados da ponte. As autoridades do Mato Grosso do Sul estão buscando rever esse aspecto da infraestrutura, pois desejam uma área de controle integrado, considerada como preceito essencial para a rota bioceânica que se projeta a partir desta transposição. O governo paraguaio sinaliza disposição em discutir a integração aduaneira.

No lado paraguaio já foram iniciadas as obras de estaqueamento



da ponte, aproveitando que este é o período de seca na região. A Ponte Bioceânica terá uma extensão total de 1.300 metros, dividida em três trechos: dois constituirão os viadutos de acesso localizados nas duas margens do rio Paraguai e um corresponderá à parte estaiada de 630 metros, na área central da passarela.

Reunião bilateral com Argentina

Brasil e Argentina promoveram em 21 de setembro uma reunião bilateral no Ministério da Economia, em Buenos Aires

Entre os assuntos em pauta estava a busca de uma definição para o transporte de remontas, que atualmente tem permissões provisórias renovadas pela Argentina a cada dois anos. A questão, em vez de avançar, assumiu proporções ainda maiores. Segundo os representantes da Argentina, a falta de uma definição por parte do Chile, remete à busca de uniformização entre os três países. Desta forma, por proposição da Argentina, será convocado um novo encontro, desta vez tripartite, a fim de incluir o Chile na solução definitiva para as remontas.

Na bilateral a Argentina aludiu à iniciativa de, por meio de decreto, estender um desconto de 60% para o pagamento de multas pendentes também

para veículos estrangeiros. Mas para dar efetividade à medida, demandou reciprocidade das autoridades brasileiras. A delegação do Brasil assumiu compromisso de realizar consulta aos órgãos responsáveis antes de tomar posição sobre esta proposta.

Também foi pauta da bilateral o aumento do PBT total a um limite máximo de 48,5 ton, conforme a configuração do veículo. A representação brasileira demandou tempo para estudar o assunto internamente.



Aumenta em 59% o número de caminhões vazios na importação

Dados da Receita Federal refletem a atual política de Comércio Exterior da Argentina

O número de caminhões vazios que cruzam as fronteiras do Mercosul revela eventuais desequilíbrios das relações de comércio exterior entre os países. Os dados da Receita Federal evidenciam um considerável aumento de veículos que retornam da Argentina através de Uruguiana. Uma comparação do volume de caminhões entre janeiro e julho de 2021 X janeiro a julho de 2022 revela uma elevação de 59% na importação (veja quadro). Esta tendência vinha sendo percebida desde o segundo semestre do ano passado, e a estabilidade desta situação afirma aspectos da política de comércio exterior do país vizinho, sobretudo para as cargas que tradicionalmente são transportadas pelo modal rodoviário. Já na exportação, o número de caminhões vazios tem se man-



tido estável desde o início do ano passado, dado que igualmente informa tendências pela perspectiva do Brasil. A otimização do uso de frota é um desafio permanente do transporte rodoviário de cargas. Porém no internacional, ela assume contornos mais difíceis de ser administrada, pois os aspectos econômicos tem grande preponderância na conformação dos negócios entre os países.

Média importação*

Janeiro – julho/2021	5.290
Janeiro – julho/2022	8.387
(+59%)	

Média exportação*

Janeiro – julho/2021	1.003
Janeiro – julho/2022	1.037

*Uruguiana – fonte: RFB



Oral Sin®
Implantes

☎ (55) 3402-4450

📞 (55) 9 9159-7007

📍 Nossa unidade se localiza em Uruguiana, na Av. Presidente Vargas, 2967 - Centro.



Responsável Técnica: Dra. Maria Vitória Araujo Pinheiro | CRO-RS 28680.

A sua referência em

Implantes Dentários

aqui em Uruguiana



CORRETORA DE SEGUROS ESPECIALIZADA

A Rodosul trabalha com as maiores seguradoras do Mercosul e Conesul oferecendo 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**

Entre em contato e solicite uma cotação.
A Rodosul está pronta para atendê-los

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

✉ rodosul@rodosulseguros.com.br 📞 (51) 99391.7577 | (51) 99910.9947

📞 (51) 3028.3003 🌐 rodosulseguros.com.br

AGESA vence licitação em Corumbá

Permissionária vai construir novo porto seco

A Armazéns Gerais Alfandegados de Mato Grosso do Sul (Agesa) opera há 30 anos na fronteira do Brasil com a Bolívia. A concorrência pública para nova concessão não teve outros interessados e a empresa prosseguirá nas operações no porto seco por mais 25 anos. Sua proposta abrange investimentos de R\$ 222 milhões, dos quais R\$ 176 milhões serão aportados desde o início. A maioria desses investimentos está direcionada para obras de estruturação do porto, que deverá ser triplicado de tamanho em área para atender melhor o modal ferroviário. Essa proposta está alinhada a uma política que vem sendo debatida com mais empenho por empresários e instâncias públicas da Argentina, do Chile, da Bolívia e do Brasil, principalmente desde 2021. Essas tratativas envolvem a efetivação da rota bioceânica ferroviária, usando os trilhos da Bolívia, da Argen-

tina e do Chile, em uma conexão do Brasil com o mercado asiático, a partir do Oceano Pacífico

Pela perspectiva do modal rodoviário, Corumbá é o quarto maior porto terrestre do Brasil. Em 2021, 45.052 caminhões fizeram o cruze de fronteira nesta localidade, sendo 11.106 de importação e 33.946 de exportação para a Bolívia. Segundo dados divulgados na imprensa do Mato Grosso do Sul, a atual estrutura do Porto Seco precisará passar de 250 mil m² para 379 mil m². Os estudos da Receita Federal definiram uma taxa de crescimento médio anual no fluxo de comércio exterior de 3% ao ano para os próximos 25 anos, período da nova concessão. Tais projeções foram consideradas conservadoras.

O secretário de Produção, Meio Ambiente,

Desenvolvimento Econômico e Agricultura Familiar do MS, Jaime Verruck, destacou que o porto seco de Corumbá tem função primordial para a economia sul-mato-grossense. Segundo ele, o local onde será o porto contará com um ramal ferroviário. "Essa vai ser uma obra adjacente que eles têm de fazer. Um dos pontos que tínhamos de resolver era Corumbá e agora está resolvido", concluiu Verruck.



Corumbá é o quarto maior porto terrestre do Brasil

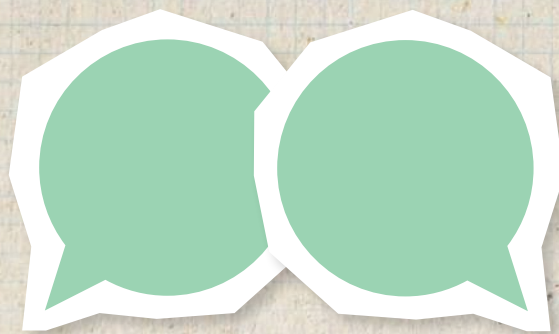


www.multilog.com.br

Armazenando e
transportando
com cuidado
o que é seu.

MULTILOG
Soluções de Logística Integrada





CURSO GESTÃO DE CONFLITOS



A HABILIDADE
DE TODO
PROFISSIONAL
ENGAJADO.

100%
GRATUITO
& ONLINE



ACESSE O QR CODE
E MATRICULE-SE





Brasil não é mais o maior parceiro comercial da Argentina

Imerso em uma nova crise econômica, o país vizinho, com importante protagonismo no Mercosul, dá sinais de agravamento de sua situação.

Segundo o jornalista Felipe Hermes, em artigo publicado no Infomoney, a Argentina de hoje é um país com um déficit no orçamento que atinge 2,9% do PIB, uma inflação que deve chegar a 91% em 2022, além de ter 40% da população na pobreza, contra 19,6% há cinco anos. O dólar atingiu uma cotação de 350 pesos. Mesmo que comparações simplistas não ofereçam uma dimensão plena das injunções de cada país, a paridade peso-dólar foi adotada em tempo semelhante à do Brasil.

Hermes analisa as primeiras movimentações do terceiro ministro da Economia do atual governo, Sérgio Massa. Ele diagnosticou que os subsídios são parte importante do problema. Segundo o jornalista, o objetivo de Massa é reduzir os subsídios e repassar

a conta aos consumidores, tornando os preços mais realistas e o déficit público no país um problema menor. O desafio, claro, é convencer a população a pagar 150% mais em água, luz e gás.

Para o articulista, é improvável que a Argentina cumpra com o compromisso de reduzir o déficit público para 0,9% do PIB até 2024, conforme acordo com o FMI, formalizado em março deste ano. Um relatório do Itaú aponta que o governo argentino aumentou em 12% acima da inflação os seus gastos no primeiro trimestre deste ano.

Nesse valor, há um aumento de 84% nos gastos com subsídios em energia, contra 11% de aumento nos investimentos, 9,2% de alta em salários e 5% em pensões e aposentadorias. A arrecadação, por sua vez, cresceu 3,7% no período. Neste contexto, o país promove

um congelamento de preços administrados, sem, no entanto, conseguir reduzir a inflação.

Porém o jornalista agrega aspectos positivos: o PIB está reagindo bem à alta de commodities. Deve crescer 3% neste ano, após uma alta de 10,6% em 2021 e uma queda de 9,9% em 2020.

"Na prática, a montanha russa do crescimento argentino apenas aumenta a instabilidade e a insegurança. O resultado é incapaz de garantir previsibilidade, uma figura chave na economia", analisa Hermes em seu artigo, constatando que para o Brasil, significa também uma enorme perda. "Deixamos de ser o maior parceiro comercial do país vizinho. Se, em 2011, comercializamos, entre importações e exportações, cerca de US\$ 10 bilhões para a Argentina, em 2019, esse número caiu para US\$ 5,5 bilhões.

Crise mais política que econômica

Esta é tese defendida pelo economista Hernan Neyra, professor da Universidade de Buenos Aires, em entrevista ao jornal Zero Hora, do RS. Segundo ele, a produção industrial está perto do recorde de 2017, ainda que esteja em desaceleração. “Tampouco há crise de balança comercial: seguimos tendo mais exportações do que importações. Não tantas quanto no ano passado, isso é um problema, porque o saldo do comércio é menor do que no ano passado. Mas seguimos tendo um superávit comercial. As exportações estão crescendo muito mais do que as importações, é o que o novo ministro da Economia tentará, agora, corrigir. Ele propôs um novo imposto sobre os pagamentos de turistas no Exterior para corrigir um dos problemas mais graves que temos, a saída de dólares, no turismo ao Exterior. Há

correções, não há nada muito grave. O principal problema é a taxa de câmbio. O desemprego está baixando” sustenta ele, que não considera a inflação alta o maior problema.

Neyra destaca que o índice de 37% de pobreza foi acumulado ao longo de muitos anos. Para ele, esse é o principal problema. O governo Fernández está fazendo uma política de impulso à demanda. E é impossível ter impulso da demanda com baixa de inflação. Fernández prefere reduzir a pobreza e o desemprego, antes que baixar a inflação. E essas são decisões políticas. O economista concorda que o principal problema é a pobreza, sendo difícil conseguir resolver dois objetivos como a baixa da pobreza e da inflação.

Dólar nas alturas

O professor de economia não vislumbra solução para o valor da

moeda americana. Segundo Neyra, um dos problemas é a perda de valor das poupanças em pesos. Por isso, as pessoas recorrem ao dólar como moeda mais forte. A questão é que o peso perde valor de compra nas poupanças. E a única forma de solucionar isso é subindo a taxa de juro. Isso favorece a poupança, mas desfavorece os industriais.

Reafirmando sua percepção política das dificuldades econômicas, o economista realça que o desafio é encontrar uma solução para distribuir a riqueza entre as famílias ou entre as empresas. O professor considera muito difícil chegar a acordos, se não há acertos massivos em nível político. “Qualquer redistribuição de renda implica grandes acordos políticos, e não estamos em condições disso. Se não há acordos dentro do oficialismo e na oposição, dificilmente poderemos ter arranjos entre um e outro lado para soluções a longo prazo”, conclui ele.

50º Prêmio Exportação RS destaca associadas à ABTI

O consagrado certame promovido pela ADVB/RS realizou a cerimônia de entrega dos troféus em 11 de agosto, na cidade de Porto Alegre. Nesta edição, que também marcou pela passagem dos 50 anos deste evento, 68 empresas receberam a distinção.

A escolha dos vencedores é prerrogativa do Conselho do Prêmio Exportação RS, formado por lideranças de instituições que possuem relação de suporte ou apoio ao cenário exportador gaúcho. São elas: ADVB/RS, ApexBrasil, Badesul, Banco do Brasil, Banrisul, BRDE, Farsul, Fecomércio, Federasul, Fiergs, Lide-RS, Portos RS, Sebrae-RS, Secretaria do Desenvolvimento Econômico, Hub Transforma RS e UFRGS.

A premiação distingue as empresas gaúchas com os melhores resultados mercadológicos e que tenham desenvolvido estratégias inovadoras para expor



e comercializar produtos e serviços no mercado internacional, organizadas em 22 setores. Duas empresas associadas a ABTI, Interlink Cargo e Scala, estão entre as vencedoras deste ano, na categoria de serviços de suporte à exportação.

Inteligência artificial está transformando o setor de logística

A maioria das indústrias, incluindo a logística, foi transformada pelo avanço de novas tecnologias, como a inteligência artificial (IA). Veículos autônomos, automação de armazéns, análise preditiva e estradas inteligentes são exemplos de tecnologias que estão se tornando a nova norma hoje.

As empresas estão começando a ver o valor do aprendizado de máquina e as vantagens de usar a experiência de fornecedores de IA para melhorar a produção e a entrega. Não é surpresa que gigantes da tecnologia como Google e Tesla tenham começado a investir em IA. Como resultado, decidimos analisar e compartilhar tudo o que você precisa saber sobre inteligência artificial no setor de logística.

O que é Inteligência Artificial?

Devido à falta de uma definição uniformemente acordada, a maioria das pessoas, incluindo alguns dos principais líderes de negócios, não possui um senso detalhado de inteligência artificial. Ela é um conjunto de tecnologias que trabalham juntas para permitir que as máquinas percebam, interpretem, aprendam e ajam em níveis semelhantes aos humanos. Talvez isso explique por que todos parecem ter um conceito distinto de inteligência artificial: trata-se de um termo amplo que engloba vários conceitos diferentes.

Como funciona?

A IA permite que o software aprenda automaticamente com pa-

drões ou recursos nos dados, combinando grandes volumes de dados com processamento repetido rápido e algoritmos sofisticados.

Basicamente, construir um sistema de IA é um processo meticuloso de reverter as qualidades e capacidades humanas em uma máquina e alavancar suas proezas de computação para superar nossas próprias capacidades.

Como a IA está transformando o setor de logística?

Usando o poder do Big Data, as empresas de logística poderão fazer previsões precisas e melhorar seu desempenho. Ele também pode ser usado para análises preditivas aprimoradas e automação aprimorada para impulsionar decisões estratégicas.

A inteligência artificial na logística tem um impacto positivo na gestão das operações do armazém. Os robôs podem identificar, mover, classificar e rastrear inventários, aprimorando as capacidades da força de trabalho moderna.

Em algumas circunstâncias, a XPO Logistics Inc. (empresa de logística dos EUA) afirma que a implantação de robôs em operações de armazenamento aumentou a eficiência em até seis vezes. Este ano, a empresa pretende aumentar o número de robôs em suas instalações.

A popularidade dos carros autônomos está crescendo a um ritmo vertiginoso. Uma das causas para isso é a contribuição da inteligência artificial para superar as habilidades de condução humana. Com o uso de tecnologias de detecção que trabalham juntas para criar uma imagem

tridimensional do ambiente do veículo, incluindo sinais de trânsito e leis, reconhecendo barreiras, interpretando sinais de trânsito e assim por diante, a IA permite que o veículo detecte e preveja mudanças em seu ambiente.

Benefícios de ter sistemas de logística baseados em IA

Quando se trata dos benefícios da IA na logística, nunca faltam justificativas convincentes sobre por que essa é a melhor opção. A seguir estão alguns dos benefícios da IA na logística.

Melhor previsão de demanda

Prever as necessidades futuras de suprimentos é crucial para um negócio bem-sucedido. Você corre o risco de ficar sem estoque e perder receita se sua empresa não gerar previsões precisas e o número de mercadorias disponíveis não atender à forte demanda. Esta é a última coisa que você quer que aconteça ao seu negócio, porque a menos que você possa atender às necessidades de seus clientes, eles se voltarão para seus concorrentes.

A inteligência artificial pode ajudá-lo a prever essas tendências. Algumas ferramentas baseadas em IA podem gerar previsões melhores do que especialistas humanos, resultando em estoque menor e gerenciamento de armazém mais fácil.

Experiência aprimorada do cliente

Melhorar a experiência do cliente é outro benefício maravilhoso da IA na logística, alcançado por

meio de personalização e recomendações de produtos com base nos hábitos de compra e preferências pessoais dos consumidores. Consequentemente, os clientes tornam-se mais fiéis à marca se receberem um serviço mais personalizado.

Planejamento eficiente e gerenciamento de recursos

Sem dúvida, o gerenciamento eficaz de suas atividades e recursos de planejamento é uma parte importante para impulsionar o crescimento dos negócios. É necessário porque o planejamento eficaz é fundamental para aumentar a satisfação do cliente e reduzir as despesas. A inteligência artificial pode desempenhar um papel fundamental na compreensão dos cenários e números que são críticos para o planejamento.

Além disso, a IA é necessária porque ajuda a melhorar o gerenciamento de recursos, o que pode auxiliar sua empresa a reduzir custos e ser financeiramente autossuficiente. Ele pode otimizar o movimento de commodities ao longo da cadeia de suprimentos em tempo real.

Otimização de rotas em tempo real

A inteligência artificial na logística permite a otimização de rotas em tempo real, aumento da eficiência de entrega e redução do desperdício de recursos. Empresas como a Domino's e Nuro começaram a utilizar sistemas de entrega autônomos que usam otimização de rota em tempo real para entregar itens rapidamente e sem a necessidade de mão de obra humana.

Espera-se que a inteligência artificial facilite muito o gerenciamento de fretes, pois permite um planejamento logístico mais eficiente. Também reduz os custos de envio e agiliza o processo de entrega.



Automação de armazém

A IA está transformando os processos de armazenamento, como coleta e análise de dados, bem como o processamento de inventário.

Primeiro, a inteligência artificial é usada para prever a demanda do produto. Depois disso, a empresa fornece commodities de alta demanda para armazéns regionais, economizando dinheiro em transporte.

A visão computacional também é comumente usada em armazéns automatizados. Essa tecnologia permite que as mercadorias sejam identificadas e organizadas. A visão computacional ajudará a gerenciar o controle de qualidade no futuro sem a necessidade de intervenção humana. Além disso, se a cadeia de suprimentos incluir vários armazéns, a inteligência artificial pode conectá-los para determinar a opção ideal para transferir o estoque.

Otimização de vendas e marketing

Google, Tesla e Mercedes-Benz estão todos investindo no desenvolvimento de carros autônomos. De fato, a maior aquisição da Amazon em 2020 foi a Zoox, uma startup de veículos autônomos, por US\$ 1,2 bilhão. Eles também possuem uma participação na Rivian, que adquiriram depois de investir US\$ 700 milhões na concorrente Tesla em 2019.

Os drones de entrega também estão ganhando força no setor de logística como uma maneira segura e confiável de distribuir diferentes produtos, principalmente produtos farmacêuticos com vida útil curta.

Inspeção do produto

Por meio da tecnologia de visão computacional, a IA reconhece itens danificados e avalia o tipo e a profundidade dos danos, permitindo que você evite danos futuros e tome medidas. Para isso, as soluções de IA contam com dados em tempo real recebidos de sensores.

Automação de back-office

Faturamento, processamento de e-mail, agendamento, gerenciamento de força de trabalho e outras operações manuais de escritório podem se beneficiar da inteligência artificial. Algumas tarefas relacionadas a dados, por exemplo, são repetidas diariamente. No entanto, você pode economizar tempo automatizando-os. Consequentemente, devido à automação de back-office, as organizações da cadeia de suprimentos podem economizar tempo e dinheiro.

Uma transformação acessível e rentável

Uma das maneiras mais eficazes de melhorar sua cadeia de suprimentos é adotar novas tecnologias. A inteligência artificial é fundamental para incluir em sua empresa de logística, pois oferece uma vantagem competitiva e inaugura uma transformação benéfica e acessível. A inteligência artificial pode melhorar não apenas a eficiência dos processos da sua empresa, mas também a precisão, o que gera rentabilidade.

Fonte: <https://www.europeanbusinessreview.com/ai-in-logistics-how-artificial-intelligence-is-transforming-the-logistics-industry/>

Regras práticas de convivência com as redes sociais

A Internet faz parte da vida de 116 milhões de brasileiros. Seja para acessar serviços (de todos os tipos, inclusive bancários, de localização e deslocamento) ou para se divertir com vídeos ou redes sociais, o fato é que se trata de uma realidade em nossa vida moderna e, como todas as demais coisas da nossa vida, exige cuidados. Sem eles, aquilo que poderia ser algo para nos ajudar e facilitar o dia a dia, acaba se convertendo numa verdadeira dor de cabeça.

Alguns cuidados básicos do ponto de vista pessoal

- **Cuidado com o que você posta e com o que você comenta** – nada na rede se apaga. A regra é simples: você se orgulharia de ver o seu post ou comentário na capa de um jornal impresso? Se a resposta é sim, vá em frente. Se a resposta é não, repense.
- **Proteja o que é importante para você** – há sempre uma questão de segurança envolvendo rotinas. Se você considera postagens dessa natureza relevantes (por exemplo para compartilhar o crescimento dos filhos com avós que moram longe), selecione quem pode ver tais postagens.
- **Cuidado com o que você compartilha** – estamos vivendo a era das fake news, e o movimento deve se intensificar por conta de movimentos políticos e polarização da rede. Em outras palavras, consulte a fonte das notícias, evite aquelas muito cheias de adjetivos (não é bom jornalismo) e aquelas cujo título é sensacionalista. Não resolve 100% dos casos, mas já evita que você seja mais uma pessoa a engordar um movimento nocivo.

• **Seja gentil sempre** – mesmo quando você está usando sites para compartilhar experiências negativas de compra, para responder algo que tenha considerado completamente sem noção ou desrespeitoso, seja gentil, cortês. Não se combate desrespeito com desrespeito.

• **Atenção para as regras sociais de cada rede** – Há redes em que entramos para passar tempo, nos divertir. Há outras em que entramos para investir tempo, fazer contatos de trabalho. As regras de convivência são diferentes em cada uma delas. Na dúvida sobre como agir, observe os demais membros.

Alguns princípios no âmbito das empresas

- **Se quer dialogar, esteja onde o diálogo acontece** – Hoje em dia, não ter site da empresa no início dos anos 2000. Por conta da facilidade de acessos, especialmente para serviços, é muito comum que os clientes (ou usuários, ou interessados) busquem informações primeiro por lá. Então, a empresa que quer dialogar, estar próxima de seus clientes, precisa pensar numa estratégia de comunicação que contemple as redes, além de outros pontos de contato mais tradicionais.
- **A rede não é para amadores** – dado o primeiro passo (ou seja, estar nas redes), o segundo, igualmente importante, é estar preparado para interagir com os usuários. Crises acontecem e precisam ser gerenciadas imediatamente. Uma boa estratégia de conteúdo engaja e aproxima pessoas. Conteúdos que não tenham “fit” com a audiência-chave dão muito trabalho e nenhum resultado.

• **Interaja** – o principal benefício de estar nas redes é dialogar. Portanto, não deixe comentários sem resposta e não responda tardiamente. Além disso, privilegie assuntos que realmente tenham o potencial de estimular o diálogo.

• **A rede é viva – a estratégia também precisa ser** – Aquilo que funciona antes pode estar obsoleto agora. Com a mudança constante dos algoritmos das redes, hoje em dia conteúdo sem investimento tem baixo alcance. Há inúmeras técnicas que ajudam a posicionar bem o conteúdo de cada empresa, levando em consideração o perfil do público de interesse e a necessidade dos usuários. Procure um especialista para ajudar nessa jornada.

• **Consistência é tudo** – cada vez mais nosso conteúdo transita em diversas mídias – online, off-line, tradicional ou não, “interna” ou “externa”. Conteúdos criados e distribuídos dentro da empresa podem ultrapassar seus muros rapidamente. Aquilo que se refere à empresa e está “no mundo lá fora” também chega dentro de casa rapidamente; conclusão: esse tal muro é imaginário. As informações na rede transitam onde há interesse por elas. A estratégia de comunicação da empresa precisa, portanto, ser consistente com suas atitudes e absolutamente integradas.

Nunca foi tão importante investir tempo em planejamento, estar vigilante sobre o que fazemos e antecipar para onde vamos.

Autora: Viviane Mansi é diretora da ABRH, especialista em diálogo, docente e executiva na Toyota. Este artigo foi originalmente publicado na *Sustentare* – Escola de Negócios e adaptado especialmente para a ABRH.

Fonte: <https://www.abrhbrasil.org.br>

Scania fomenta economia circular

Empresa adere ao Movimento Circular, iniciativa que integra pessoas e organizações empenhadas com a transição da economia linear para a circular

Uniformes descartados que viram matéria-prima para o revestimento de cabinas de caminhões, caixas de madeira que iriam para o lixo e se tornam novas embalagens de peças. Camisas promocionais que viraram máscaras e geraram renda para mulheres em situação de vulnerabilidade social, uniformes que seriam incinerados e foram transformados em cobertores para pessoas em situação de rua. Essas são algumas iniciativas da Scania Latin America para reduzir impacto ambiental, transformando passivo ambiental em ativo econômico e de impacto positivo para a sociedade. “Nossas ações de reaproveitamento de resíduos da fábrica ou de reuso de materiais colocam o pensamento circular no centro de nossa estratégia de sustentabilidade”, explica Patrícia Acioli, responsável por Comunicação Corporativa e Sustentabilidade da Scania Latin America.

O Movimento Circular foi criado há dois anos e se transformou na

maior iniciativa aberta de educação para economia circular da América Latina e referência no assunto para o mundo. Nesse período, foram realizadas mais de 50 ações em conjunto com 48 parceiros no Brasil, México, Argentina e Colômbia, impactando mais de 709 mil pessoas. “Temos construído caminhos para um mundo livre de lixo com a colaboração de parceiros e embaixadores em vários países e queremos que essa rede se amplie cada vez mais. A chegada de parceiros como a Scania é um passo importante para que o conceito de economia circular chegue a diferentes públicos e inspire outras indústrias”, destaca Vinicius Saraceni, coordenador do Movimento Circular.

Uma das principais metas da Scania até 2025 é reduzir em 50% a emissão de gases de efeito estufa das

operações industriais e comerciais do grupo. Para alcançá-las, a empresa estabeleceu seis metas ambientais corporativas e, entre essas metas, está o compromisso de reduzir 50% a geração de resíduos não reciclados por unidade produzida (ou 25% em valores absolutos) e reduzir 40% no uso de água por unidade produzida.

“A receita para fazer essas ideias saírem do papel é buscar soluções para um mundo melhor e as inspirações mais concretas para isso são os 17 Objetivos de Desenvolvimento Social da ONU, as ODSs. A adesão da Scania ao Movimento Circular é um marco para ‘ilustrar’ as ações que a empresa já está desencadeando e potencializar tantas outras”, vislumbra Patrícia.



Conheça o Movimento Circular
<https://movimentocircular.io/>

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 MER-COVIA 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 às 17h30min	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		
Guaira (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
Uruguiana-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 Uruguiana 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 ser 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.

fluxo do TRIC

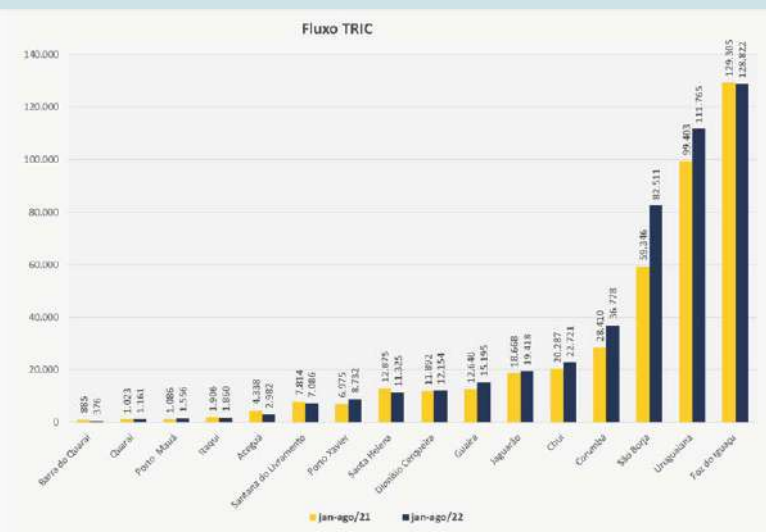
Fluxo de transporte cresce 11% nos últimos 12 meses

Tendência de crescimento se mantém. Apenas Uruguai teve um decréscimo de 6%.

 ABTI Associação Brasileira de Transportadores Internacionais				Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês mês anterior / 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-ago 2021	jan-ago 2022	Δ	jul 2022	ago 2022	Δ	ago 2021	ago 2022	Δ	set/2020 ago2021	set/2021 abr/2022	Δ
Itaqui	Alvear	AR	Importação	1,906	1,801	-5.51%	318	308	-3.14%	414	308	-25.60%	3,435	2,482	-27.74%
			Exportação	0	59	%	30	21	-30.00%	0	21	0.00%	0	59	0.00%
			Total	1,906	1,860	-2.41%	348	329	-5.46%	414	329	-20.53%	3,435	2,541	-26.03%
			Impo vazio	1	56	0.00%	0	14	0.00%	0	14	0.00%	1	56	0.00%
			Expo vazio	0	293	0.00%	47	72	53.19%	0	72	0.00%	0	305	0.00%
São Borja	Santo Tomé	AR	Importação	25,626	30,882	20.51%	3,490	4,265	22.21%	3,210	4,265	32.87%	37,242	43,121	15.79%
			Exportação	33,720	51,629	53.11%	6,651	7,954	19.59%	4,909	7,954	62.03%	48,388	72,073	48.95%
			Total	59,346	82,511	39.03%	10,141	12,219	20.49%	8,119	12,219	50.50%	85,630	115,194	34.53%
			Impo vazio	3,827	3,077	-19.60%	306	273	-10.78%	502	273	-45.62%	4,947	5,283	6.79%
			Expo vazio	356	597	67.70%	109	111	1.83%	60	111	85.00%	549	756	37.70%
Porto Xavier	San Javier	AR	Importação	5,410	5,625	3.97%	793	768	-3.15%	565	768	35.93%	8,567	8,254	-3.65%
			Exportação	1,565	3,107	98.53%	381	434	13.91%	248	434	75.00%	2,715	4,662	71.71%
			Total	6,975	8,732	25.19%	1,174	1,202	2.39%	813	1,202	47.85%	11,282	12,916	14.48%
D. Cerqueira	B. de Irigoyen	AR	Importação	5,606	4,258	-24.05%	613	730	19.09%	889	730	-17.89%	8,362	6,669	-20.25%
			Exportação	6,286	7,896	25.61%	903	1,094	21.15%	1,035	1,094	5.70%	9,532	12,061	26.53%
			Total	11,892	12,154	2.20%	1,516	1,824	20.32%	1,924	1,824	-5.20%	17,894	18,730	4.67%
Uruguiana	P. de los Libres	AR	Importação	29,285	30,682	4.77%	4,117	4,620	12.22%	3,745	4,620	23.36%	45,824	46,178	0.77%
			Exportação	70,118	81,083	15.64%	9,234	9,626	4.25%	10,265	9,626	-6.23%	100,995	124,768	23.54%
			Total	99,403	111,765	12.44%	13,351	14,246	6.70%	14,010	14,246	1.68%	146,819	170,946	16.43%
			Impo vazio	44,099	67,148	52.27%	8,807	8,433	-4.25%	7,066	8,433	19.35%	63,443	99,076	56.17%
			Expo vazio	8,217	8,727	6.21%	1,373	1,467	6.85%	1,195	1,467	22.76%	13,365	13,182	-1.37%
Porto Mauá	Alba Posse	AR	Importação	6	7	0.00%	0	2	0.00%	1	2	0.00%	11	9	-18.18%
			Exportação	1,080	1,549	43.43%	167	225	34.73%	156	225	44.23%	1,507	2,025	34.37%
			Total	1,086	1,556	43.28%	167	227	35.93%	157	227	44.59%	1,518	2,034	33.99%
Foz do Iguaçu	Puerto Iguazu	AR	Imp.PTN	19,716	20,859	5.80%	2,573	2,436	-5.32%	2,833	2,436	-14.01%	29,436	30,489	3.58%
			Exp.PTN	6,146	11,514	87.34%	1,502	1,402	-6.66%	1,121	1,402	25.07%	8,703	16,443	88.93%
			Total	25,862	32,373	25.18%	4,075	3,838	-5.82%	3,954	3,838	-2.93%	38,139	46,932	23.06%
Foz do Iguaçu	Ciudad del Leste	PY	Imp.PIA	17,711	23,438	32.34%	2,781	2,495	-10.28%	2,257	2,495	10.54%	27,878	35,625	27.79%
			Exp.PIA	48,984	45,788	-6.52%	6,138	6,749	9.95%	5,245	6,749	28.67%	73,450	76,378	3.99%
Foz do Iguaçu	P. Iguazu/C. del Este	AR/PY	Imp.OPN.PIA	36,748	27,223	-25.92%	4,987	5,901	18.33%	2,454	5,901	140.46%	59,072	48,882	-17.25%
			Total	103,443	96,449	-6.76%	13,906	15,145	8.91%	9,956	15,145	52.12%	160,400	160,885	0.30%
			Total PIA+PTN	129,305	128,822	-0.37%	17,981	18,983	5.57%	13,910	18,983	36.47%	198,539	207,817	4.67%
Santa Helena	Porto Índio	PY	Importação	11,902	11,065	-7.03%	2,289	2,068	-9.65%	616	2,068	235.71%	21,369	19,232	-10.00%
			Exportação	973	260	-73.28%	17	1	-94.12%	113	1	-99.12%	1,531	723	-52.78%
			Total	12,875	11,325	-12.04%	2,306	2,069	-10.28%	729	2,069	183.81%	22,900	19,955	-12.86%

 ABTI Associação Brasileira de Transportadores Internacionais				Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês mês anterior / 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-ago 2021	jan-ago 2022	Δ	jul 2022	ago 2022	Δ	ago 2021	ago 2022	Δ	set/2020 ago/2021	set/2021 abr/2022	Δ
Guairá	Salto del Guairá	PY	Importação	11,583	13,703	18.30%	1,726	2,478	43.57%	583	2,478	325.04%	19,417	21,307	9.73%
			Exportação	1,057	1,492	41.15%	203	258	27.09%	158	258	63.29%	2,513	2,405	-4.30%
			Total	12,640	15,195	20.21%	1,929	2,736	41.84%	741	2,736	269.23%	21,930	23,712	8.13%
Aceguá	Aceguá	UY	Importação	3,508	1,905	-45.70%	233	394	69.10%	630	394	-37.46%	5,449	3,784	-30.56%
			Exportação	830	1,077	29.76%	156	184	17.95%	91	184	102.20%	1,297	1,583	22.05%
			Total	4,338	2,982	-31.26%	389	578	48.59%	721	578	-19.83%	6,746	5,367	-20.44%
Barra do Quaraí	Bella Unión	UY	Importação	97	129	32.99%	0	2	#DIV/0!	20	2	-90.00%	307	212	-30.94%
			Exportação	821	290	-64.68%	17	41	141.18%	117	41	-64.96%	1,646	816	-50.43%
			Total	885	376	-57.51%	29	14	-51.72%	101	14	-86.14%	1,688	908	-46.21%
			Impo vazio	162	342	111.11%	45	42	-6.67%	10	42	320.00%	425	455	7.06%
			Expo vazio	918	419	-54.36%	17	43	152.94%	137	43	-68.61%	1,953	1,028	-47.36%
Chuí	Chuy	UY	Importação	4,187	4,414	5.42%	559	763	36.49%	532	763	43.42%	6,235	6,407	2.76%
			Exportação	16,100	18,307	13.71%	2,439	2,567	5.25%	2,077	2,567	23.59%	24,183	27,551	13.93%
			Total	20,287	22,721	12.00%	2,998	3,330	11.07%	2,609	3,330	27.64%	30,418	33,958	11.64%
Jaguarão	Rio Branco	UY	Importação	7,678	8,622	12.29%	1,171	1,244	6.23%	1,211	1,244	2.73%	13,603	13,322	-2.07%
			Exportação	10,990	10,796	-1.77%	1,422	1,643	15.54%	1,560	1,643	5.32%	17,064	16,888	-1.03%
			Total	18,668	19,418	4.02%	2,593	2,887	11.34%	2,771	2,887	4.19%	30,667	30,210	-1.49%
Quaraí	Artigas	UY	Importação	836	955	14.23%	225	192	-14.67%	154	192	24.68%	1,591	1,273	-19.99%
			Exportação	187	206	10.16%	40	36	-10.00%	19	36	89.47%	302	403	33.44%
			Total	1,023	1,161	13.49%	265	228	-13.96%	173	228	31.79%	1,893	1,676	-11.46%
			Impo vazio	121	154	27.27%	23	23	0.00%	8	23	187.50%	166	283	70.48%
			Expo vazio	635	653	2.83%	107	109	1.87%	26	109	319.23%	1,159	886	-23.55%
Santana do Livramento	Rivera	UY	Importação	2,679	2,217	-17.25%	275	327	18.91%	329	327	-0.61%	4,188	3,364	-19.68%
			Exportação	5,135	4,869	-5.18%	659	717	8.80%	720	717	-0.42%	7,547	7,604	0.76%
			Total	7,814	7,086	-9.32%	934	1,044	11.78%	1,049	1,044	-0.48%	11,735	10,968	-6.54%
Corumbá	Puerto Suarez	BO	Importação	6,239	11,142	78.59%	1,243	1,226	-1.37%	1,229	1,226	-0.24%	8,937	16,009	79.13%
			Exportação	22,171	25,636	15.63%	3,123	3,376	8.10%	2,590	3,376	30.35%	32,672	37,411	14.50%
			Total	28,410	36,778	29.45%	4,366	4,602	5.41%	3,819	4,602	20.50%	41,609	53,420	28.39%

Fluxo de veículos



feriados internacionais

outubro

					
Segunda, 10 Dia da Raça	Quarta, 12 Nossa Senhora Aparecida	Segunda, 10 Dia do Descobrimento da América Segunda, 31 Dia da Reforma Protestante	Sem feriados	Segunda, 10 Dia da Raça	Quarta, 12 Dia da Resistência Indígena

novembro

					
Domingo, 20 Dia da Soberania Nacional	Quarta, 2 Dia de Finados Terça, 15 Proclamação da República	Terça, 1º Dia de Todos os Santos	Sem feriados	Quarta, 2 Dia dos Fiéis Defuntos	Sem feriados

dezembro

					
Quinta, 8 Imaculada Conceição Domingo, 25 Natal	Domingo, 25 Natal	Quinta, 8 Imaculada Conceição Domingo, 25 Natal	Quinta, 8 Imaculada Conceição Domingo, 25 Natal	Domingo, 25 Natal	Sábado, 24 Véspera de Natal Domingo, 25 Natal Sábado, 31 Véspera de Ano Novo

internacional

Quantidade de empresas habilitadas ao Transporte Internacional

Brasileiras							
AR	BO	CL	PY	PE	UY	VE	Total
583	185	376	407	89	395	11	2.046
Estrangeiras							
AR	BO	CL	PY	PE	UY	VE	Total
498	278	201	256	40	156	4	1.433

Data base: 2 de setembro/2022

Fonte: ANTT

Seja um sócio benemérito



Faça parte dessa história!

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

CATEGORIA OURO



CATEGORIA PRATA



CATEGORIA BRONZE



Contatos:

E-mail: comunicacao@abti.org.br

Whatsapp: (55) 99695-9917



PAINÉIS CNT DO TRANSPORTE.

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



Acesse os Painéis
de Consultas
Dinâmicas da CNT

