

A integração transita pelas pontes internacionais

A manutenção regular
destas travessias é fundamental
para o comércio exterior



ENTRE EM CONTATO CONOSCO!

Estamos à disposição para atendê-lo.



Diretoria Executiva

Gladys Vinci
internacional@abti.org.br



Secretaria Executiva

Gabrielly Correia,
Rafaela Cogo e
Gladenir Vargas
secretaria@abti.org.br
Ramais: 200 | 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
Ramal: 214



Comunicação

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



associacaoabti



associacaoabti



associacaoabti



abti



associacaoabti

Vem aí um ano muito especial

O ano de 2023 será definitivamente marcante para o Transporte Rodoviário Internacional de Cargas. Nosso setor empresarial vai comemorar os 50 anos de existência da Entidade que nos representa. E temos motivos de sobra para celebrar esta marca. Uma série de ações estão sendo preparadas para este fim. O ponto culminante será a inauguração de nossa sede própria, cuja obra se aproxima do fim. É um projeto particularmente exitoso, do qual nossa Diretoria muito se orgulha. O apoio econômico dos sócios, somado com a qualificada gestão da Associação, permitiu que pudéssemos conduzir este empreendimento exclusivamente com recursos próprios. E fica claro para nós que tal suporte tem o imanescente reconhecimento da ABTI como instituição que atua, apoia e representa os transportadores internacionais do Brasil.

De modo particular, a nossa Diretoria tem se empenhado em deixar um legado patrimonial à posteridade da Entidade. Legado este que também expressa nosso reconhecimento às gestões que conduziram nossa Associação nestas cinco décadas. A sede própria em Uruguaiana chancela nossa vocação operacional, que consorciada com o viés político-institucional, consagram nossa trajetória. Por tais fatos é que consideramos 2023 um ano muito especial para todos nós.

Nesta edição de Cenário do Transporte trazemos como matéria de capa a questão da manutenção das pontes internacionais que unem o Brasil aos países vizinhos. Foi sobre elas que amadureceu o Mercosul e a integração econômica. É sobre elas que trafega par-

cela expressiva do comércio internacional dos países envolvidos. E tal como outras estruturas viárias, exigem manutenção regular e criteriosa. O rompimento de uma placa da pista da ponte Uruguaiana – Paso de los Libres surpreendeu e suscitou providências de emergência. O trânsito não foi interrompido, mas o episódio trouxe à tona o tema da manutenção destas travessias. Verificamos que outras pontes são também antigas e importantes. Que é fundamental conservar não apenas o pavimento delas, mas também os aspectos estruturais.

Concluindo esta mensagem aos nossos leitores, acrescento que 2023 não será importante apenas para a ABTI e seu cinquentenário. O ano inicia com novos governos estaduais e federal. Na condição de atores da economia, somos reconhecidos termômetros do crescimento. Os últimos dois anos foram de recuperação da pandemia e de efetivo crescimento do transporte internacional, em números superiores ao do PIB. E estamos prontos para continuar cumprindo com eficiência nosso papel de exportadores de serviços. O êxito dos novos governos será o nosso também.

Boa Leitura!



Francisco Carlos Gonçalves Cardoso
Presidente da ABTI

***"O êxito dos novos governos
será o nosso também."***

sumário



ANO XVI - EDIÇÃO 66 - 2022

Sede própria

Num ano, 89% foi concluído: formas finais estão alcançando realce

6



Seminário sobre fiscalização do TRIC apresenta estações de pesagem nas rodovias do Uruguai

13



Pontes precisam de manutenção preventiva em suas estruturas

18



Rachaduras estruturais na travessia Uruguiana-Paso de los Libres trouxeram apreensão ao transporte e evidências de falta de manutenção preventiva.



ABTI

Associação Brasileira
de Transportadores
Internacionais



Subgrupo 5 do Mercosul tem reunião no Uruguai

14



Hidrogênio se destaca como combustível alternativo

24

INTERNACIONAL

Puerto Iguazu-Foz do Iguazu cogitam Área de Controle Integrado 08

ENTREVISTA

ESG: sustentabilidade econômica e ambiental andam lado a lado 10

INTERNACIONAL

Bloqueios na Bolívia dificultam transporte internacional 12

EVENTOS

50 atividades vão marcar cinquentenário da ABTI 17

INTERNACIONAL

Comitê de Integração Dionísio Cerqueira-Bernardo Irigoyen
retoma atividades 23

RECURSOS HUMANOS

Com diesel caro, mais do que nunca condução econômica se impõe 24

GERAL

Executivo da Braspress lança livro sobre mercado
de encomendas expressas 30

INTERNACIONAL

CIT tem Assembleia em Costa Rica 31

TRANSPORTES

Medalha Mérito Mauá destaca personalidades do Transporte 31

ASSOCIADOS

Transporte Gral comemora 55 anos 32

GERAL

ABTI presta homenagem a servidor do Ministério da Saúde 32

MERCADO

Scania apresenta nova linha de caminhões 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

Gladenir Vargas

Jornalismo

Katielli Saraiva

COMERCIAL

Nitriangel Hoisler

comunicacao@abti.org.br

REDAÇÃO

Editor Responsável

Jornalista Paulo Ziegler

paulo@plusagencia.com.br

PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃO

Plus Comunicações

ARTE

Gilnei da Costa Cunha

IMPRESSÃO

Ideograf Grafica e Editora Gaúcha Ltda

Tiragem desta Edição

3.000 exemplares

A obra está quase pronta!

Um ano após seu início, 89% já foi concluído

A construção da sede da ABTI iniciou em dezembro de 2021. Decorrido um ano, segundo o relatório gerencial da empresa de arquitetura contratada, a construção alcançou 87% de sua execução. No último trimestre deste ano os trabalhos que avançaram foram relativos à execução da pintura dos muros externos, com tubulação e fiação e dos contrapisos das calçadas externas. Também prosseguiu o revestimento do piso do pavimento térreo externo e iniciou-se o do segundo pavimento. A pintura interna e externa também continua, bem como os trabalhos de arremates de acabamento nos degraus das escadas e a execução dos acabamentos de espera no poço do elevador. Em outra parte da obra, foi iniciada a execução da

casa de máquinas, assim como a espera com energia para instalação das placas solares.

À medida que a edificação vai assumindo sua forma final, as características do projeto vão se destacando. Segundo a arquiteta Victoria Amarante, houve a intenção de trabalhar com características da arquitetura contemporânea, trazendo ao projeto linhas retas, utilização de panos de vidro, iluminação natural e artificial, que criam diferentes cenários e trazem um charme especial ao projeto. Segundo ela, a estética da edificação está diretamente relacionada com a percepção do consumidor e a imagem que a entidade gostaria de transmitir. “No projeto da ABTI, a ideia foi transmitir o aspecto de escritório, porém com certo ar de descontração e acolhimento” completa ela.

Sócios beneméritos e apoiadores fazem a diferença

A ABTI é uma entidade suportada economicamente por seus sócios. As mensalidades viabilizam os serviços prestados ao Transporte Internacional de Cargas em todas as suas fronteiras. Por ocasião de decisão de investir na edificação de uma sede, foi estabelecida a meta de conduzir o empreendimento, na medida do possível, exclusivamente com recursos próprios.

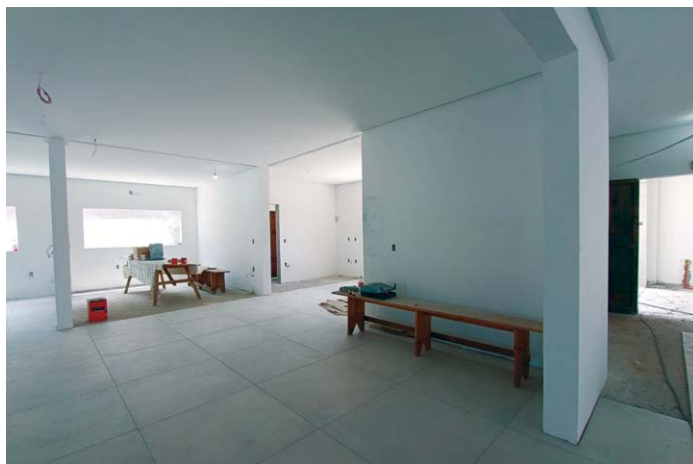
Uma das ideias colocadas em ação foi uma campanha de contribuições extras para viabilizar os recursos. A iniciativa definiu os apoiadores como sócios beneméritos, e por meio do mote “Faça parte dessa história” obteve a adesão de 35 empresas associadas, nas categorias ouro, prata e





bronze. Muitas outras organizações não puderam assumir o plano de cotas mensais, mas assim mesmo têm feito aportes isolados de recursos, a fim de viabilizar a construção e manter a meta central de executá-la com recursos próprios.

Veja a lista de sócios beneméritos na terceira capa desta edição.



Comitê de Integração Foz do Iguaçu – Puerto Iguaçu propõe ACI



Após três anos de interrupção em função da pandemia, o Comitê de Integração Fronteira Foz de Iguaçu – Puerto Iguaçu retomou suas reuniões. O 38º encontro ocorreu na cidade de Foz do Iguaçu, em 29 de novembro. Foi coordenado pelas representações consulares do Brasil e Argentina nestas cidades. O evento contou com a presença de 170 pessoas, divididas em seis comissões (veja quadro).

A ABTI esteve representada por sua diretora executiva, Gladys Vinci, que participou dos trabalhos da Comissão de Infraestrutura e Facilitação Fronteira. Neste contexto foi confirmado que as condições estruturais da Ponte Tancredo Neves se encontram em bom estado, sabendo-se que as inspeções técnicas dos órgãos competentes têm ocorrido com

regularidade. Ainda sobre a ponte, foi relatado que sua iluminação apresenta falhas que precisam ser reparadas. Outro problema de infraestrutura nesta fronteira é a capacidade do estacionamento de caminhões na alfândega argentina, que se limita a 60 veículos. Diante disso, é necessário haver cuidado para que não se acumu-

lem caminhões no espaço externo em frente as instalações de imigração, enquanto aguardam acesso à área de estacionamento. Neste sentido, a comissão apontou a necessidade de se aprimorar o processo de liberação de caminhões do porto seco de Foz de Iguaçu, em cadência organizada com o ritmo de liberação na alfândega argentina.

No âmbito da facilitação fronteiriça a Receita Federal do Brasil apresentou a proposta de constituir uma área de controle integrado no porto seco de Foz do Iguaçu, à qual se incorporariam a AIFP e a SENASA. Tal sugestão tem considerável efetividade para facilitar a transposição de caminhões nesta fronteira.

Ainda que a Associação não tenha participado das demais comissões, menos específicas ao transporte, foi registrado em ata os esforços de cooperação na área de segurança, combate ao narcotráfico e cooperação jurídica.



Comissões temáticas

- Infraestrutura e Facilitação Fronteira
- Segurança
- Saúde e Desenvolvimento Sustentável
- Cultura e Educação
- Comércio e Turismo
- Trabalho



Seguro de Carga Internacional e Nacional

Seguro de Vida Motoristas e Funcionários

Seguro Viagem Nacional e Internacional

Seguro Riscos Ambientais

Seguro Patrimonial

Seguro Carta Azul

Seguro de Frotas

CORRETORA DE SEGUROS ESPECIALIZADA

A Rodosul trabalha com as melhores seguradoras do Mercosul, Conesul e América do Sul, especializadas no segmento, oferecendo benefícios exclusivos para associados da ABTI.

Especializada em seguro de transporte de cargas nos modais rodoviário, marítimo e aéreo, e seguro Carta Azul, a corretora Rodosul também atende as demandas das transportadoras nos seus seguros de Transportes RCTR-VI, RCTR-C e RCF-DC, e Seguro de Frota Casco/RCF.

Entre em contato e solicite uma cotação.

A Rodosul está pronta para atendê-los

 rodosul@rodosulseguros.com.br

 (51) 3028.3003

 (51) 99391.7577 | (51) 99910.9947

 rodosulseguros.com.br

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

“O comprometimento com práticas ambientais, sociais e de governança gera mudanças positivas na reputação das companhias”



Kátia Rocha é especialista em Gestão de Negócios com formação em Psicologia. Possui mais de 20 anos de experiência na área de Gestão em empresas nacionais e multinacionais, nos segmentos de Telecomunicações, Mineração e Transporte. Atuou como HR Manager nas empresas Ferrous Ressources e TIM, sendo responsável pela gestão dos processos das áreas de Recursos Humanos e Comunicação. Hoje, é Diretora de Gente, ESG e MKT da Patrus Transportes, estando à frente das áreas de Recursos Humanos, Saúde e Segurança, Comunicação e Sustentabilidade de uma das maiores empresas de logística do país. É gestora do IMAP – Instituto Marum Patrus, uma organização filantrópica da Patrus Transportes que promove diversas ações para a comunidade, buscando a geração de valor compartilhado.

Cenário do Transporte: No Brasil verifica-se um descompasso entre os esforços do setor privado para ser mais competitivo, e o empenho do setor público para acompanhar esta tendência. O que é preciso ser feito para se alcançar um alinhamento da esfera pública e a privada?

Kátia Rocha: É preciso estabelecer uma nova relação pautada na ética, transparência e compliance, elucidando os principais pontos inerentes à esfera pública para construir um relacionamento com confiança e transparência.

Cenário do Transporte: O Transporte e a logística, sobretudo no segmento internacional, tem acompanhado os esforços do Brasil para se ajustar ao Acordo de Facilitação de Comércio da Organização Mundial do Comércio (OMC). As diretrizes de sustentabilidade do Pacto Global da ONU têm convergência com o comércio exterior, onde o Brasil tem pouco protagonismo?

Kátia Rocha: O Pacto Global é uma iniciativa voluntária que fornece diretrizes para a promoção do crescimento sustentável e da cidadania, por meio de lideranças corporativas comprometidas e inovadoras, tendo seus 10 princípios universais em concordância com os 5 princípios do OMC.

Cenário do Transporte: Dos 17 ODS, quais podem ser considerados mais pertinentes ao setor de transporte e logística?

Kátia Rocha: Os ODS buscam assegurar os direitos humanos, acabar com a pobreza, lutar contra a desigualdade e a injustiça, alcançar a igualdade de gênero e o empoderamento de mulheres e meninas, agir contra as mudanças climáticas, bem como enfrentar outros dos maiores desafios de nossos tempos. Acreditamos que todas as empresas do setor privado possam contribuir nessa pauta, mas sabemos

que cada empresa é detentora de um poder propulsor de mudanças, tendo maior contribuição em algumas iniciativas. No caso das empresas de transportes e logística, as principais contribuições estão ligadas aos ODS 13, 09, 08 e 10.

Cenário do Transporte: Todos os países do Mercosul são aderentes ao Pacto Global? Em que estágio se encontram?

Kátia Rocha: Todos os países membros do Mercosul possuem organizações participantes do Pacto Global. Esse número cresce diariamente, mas atualmente o Brasil possui 1752 empresas participantes, a Argentina possui 393 companhias, já o Paraguai possui 119 organizações, o Uruguai possui 34 e a Venezuela possui 10 empresas participantes. Vale ressaltar que neste número há uma grande variedade de segmento e tipo de companhia.

Cenário do Transporte: O que é basilar para a implementação de transparência e anticorrupção nas empresas privadas?

Kátia Rocha: A rigor, entendemos que é fundamental a implantação de ações de “integridade” e de “transparência”, pois são elementares para o desenvolvimento da cultura e na construção de um ambiente corporativo ético e íntegro, bem como no aprimoramento do processo de prevenção, detecção e tratamento de desvios.

Cenário do Transporte: Para o modal rodoviário de cargas a descarbonização avança no compasso da indústria automobilística. O que mais pode ser feito, além deste implícito vínculo?

Kátia Rocha: Acredito que poderíamos avançar em políticas públicas voltadas à mobilidade, pois historicamente, os veículos são operados majoritariamente com combustíveis derivados do petróleo. Motores a combustão podem funcionar com diversos combustíveis, como álcool, gasolina e gás natural, mas há a predominância da escolha da gasolina, a opção mais cara e poluente, contudo mais eficiente. Atualmente o consumo de etanol em veículos flex sofre influência do preço da gasolina, precisamos avaliar o papel e os impactos das políticas públicas atualmente em vigor com relação à mitigação de GEE e incentivar as políticas sustentáveis para que esse panorama em nível nacional seja modificado nos próximos anos, com destaque para o modal rodoviário.

Cenário do Transporte: Sustentabilidade ambiental oportuniza nexos com a sustentabilidade econômica. As empresas brasileiras estão amadurecendo seu entendimento para este fato?

Kátia Rocha: A sustentabilidade econômica e ambiental é uma pauta em destaque nos dias de hoje, principalmente após as previsões acerca da escassez de bens naturais. Pesquisas indicam que 60% das empresas se sentem pressionadas por seus stakeholders a desenvolver ações que contemplem a mitigação dos riscos climáticos.

Atualmente muitas empresas estão buscando meios de crescer economicamente causando menos impactos ambientais, além de ser comprometidas com importantes iniciativas relacionadas ao clima e redução de emissões em toda cadeia de valor.

Todos os países membros do Mercosul possuem organizações participantes do Pacto Global. Esse número cresce diariamente, mas atualmente o Brasil possui 1752 empresas participantes

Cenário do Transporte: Como será o “compromisso zero carbono” para o setor empresarial?

Kátia Rocha: Em síntese as empresas vão calcular o total de suas emissões, desenvolver ações para redução e balancear o saldo restante dessas emissões, através da compensação. Nos dias de hoje uma das maneiras de se compensar as emissões está na compra de créditos de carbono, ou ainda, na recuperação de áreas florestais degradadas.

Cenário do Transporte: Muitos indicadores e certificados, como as normas ISO, também agregam credibilidade e habilitações às empresas. A Agenda ESG se insere neste mesmo contexto?

Kátia Rocha: As ações que compõem a Agenda ESG certamente certificam o cumprimento das normas de sustentabilidade, responsabilidade, credibilidade e transparência corporativa das empresas. O comprometimento com práticas ambientais, sociais e de governança gera mudanças positivas na reputação das companhias, trazendo vantagens competitivas no mercado nacional e internacional, valorização da marca, custos mais baixos, redução nos riscos de investimentos, facilidade de adaptação às mudanças e menor vulnerabilidade nos negócios, além da ajuda ativa na conservação do meio ambiente.



O Brasil é o 6º maior emissor de GEE (gases de efeito estufa), portanto, precisamos adotar medidas mais ousadas para alcançar esse desafio global.

Cenário do Transporte: A médio e longo prazo os referenciais do Pacto Global deixarão de ser um diferencial, convertendo-se numa imposição dos tempos?

Kátia Rocha: Estamos vivendo um momento diferente na sociedade devido o ESG, demonstrando que as empresas estão se adequando ao anseio da sociedade para termos um futuro melhor. Mas ressalto que gerar um mundo com todos os referenciais do Pacto Global é uma jornada longa, mas criada por pequenas ações, onde a médio prazo acredito que as ações individuais das empresas serão inseridas no meio empresarial de forma estratégica.

Cenário do Transporte: Em que medida as metas do Brasil para 2030 são exequíveis?

Kátia Rocha: O Brasil é o 6º maior emissor de GEE (gases de efeito estufa), portanto precisamos adotar medidas mais ousadas para alcançar esse desafio global. Setores como agricultura, infraestrutura e indústria, podem contribuir significativamente nesse objetivo sendo mais produtivos, eficientes, resilientes e sustentáveis.

Acredito que se o Brasil investir em uma economia de baixo carbono, teremos a oportunidade histórica de aumentar nossa capacidade de gerar empregos, aumentar a produtividade e alcançar as metas estabelecidas para 2030.

Bloqueios bolivianos na fronteira causam transtornos ao transporte internacional

Entre 22 de outubro e 26 de novembro, durante a noite, caminhões estavam impedidos de ingressar na Bolívia, via Corumbá. Foi o mais longo bloqueio dos últimos cinco anos. Em agosto já havia ocorrido outro, durante dois dias, gerando uma fila de 400 caminhões na fronteira. O protesto mais recente ocorreu porque os Comitês Cívicos na Bolívia, capitaneados pelo de Santa Cruz, cobraram do governo federal local a realização do censo demográfico em junho de

2023. O presidente Luis Arce sustentou que o censo só poderia ser realizado em 2024.

A liberação na fronteira viabilizou a retomada no fluxo de caminhões, quase dobrando o fluxo diário na primeira semana subsequente.

Entre Corumbá e Puerto Quijarro, cerca de 1,2 mil cargas ficaram paradas, conforme estimativas do Sindicato das Empresas de Transporte e Logística do Pantanal (Setlog-Pantanal). Nessa lista estavam implementos agrícolas, com-

bustível, insumos para fertilizantes, bebidas, entre outros produtos.

Para viabilizar a retomada da normalidade no fluxo de caminhões houve uma ação coordenada entre o Porto Seco da Agesa (Armazéns Gerais Alfandegados de Mato Grosso do Sul), o Posto Esdras (da Receita Federal) e a Alfândega na Bolívia, que fica em Puerto Quijarro, logo depois da ponte da Amizade, que divide os dois países. As cargas precisam passar por essas três etapas para serem despachadas legalmente.

Uruguai realiza Seminário de Fiscalização do TRIC



Antecedendo a 62ª reunião do SGT 5 do Mercosul, no dia 08 de novembro, também em Montevideu, foi realizado o III Seminário de Atualização e Fiscalização de Transporte Rodoviário

Internacional de Cargas do Mercosul. A apresentação técnica coube ao Uruguai, que abordou o funcionamento de seu Sistema de Pesagem Dinâmico (WIM). O país tem 22 estações de pesagem nas rodovias,

que operam sob rigoroso sistema de aferição certificado pela Direção de Metrologia Legal (Inmetro do país).

A ABTI participou do evento, representada por sua diretora executiva, Gladys Vinci. Uma das atividades foi visitar uma das estações de pesagem em rodovia, para conhecer sua operação. Os representantes do Uruguai, vinculados ao Ministério dos Transportes, explicaram o conjunto de ações de fiscalização executado no país, composto por cinco categorias: Controle Prévio, Seletivo, Punitivo, Dimensões e Evasões.

As estações de pesagem do Uruguai são monitoradas mediante controle *on-line* numa central instalada em Montevideu, no Ministério dos Transportes.

Outra abordagem do evento foi a documentação de porte obrigatório para o transporte internacional de carga.



Transrodut 25 anos

No transcurso do jubileu de prata da associada Transrodut, a ABTI enviou uma mensagem de júbilo:

“Parabenizamos a Transrodut pelos 25 anos de comprometimento e dedicação, tornando-se referência no mercado nacional e internacional de transporte rodoviário de cargas. Sentimo-nos orgulhosos em acompanhar a trajetória de sucesso desta empresa que, além de associada, é uma parceira constante no processo pelo desenvolvimento do setor.”



Montevideu sedia Reunião do SGT - 5

A sede da ALADI, em Montevideu, recebeu a 62ª Reunião Ordinária do SGT 5 do Mercosul, nos dias 9 e 10 de novembro. Com pauta extensa e muitas recorrências temáticas, o evento, como de costume, foi antecedido por um encontro do Condesul, do qual a ABTI também participou, representada por sua diretora executiva, Gladys Vinci. A manifestação formal do Condesul demandou questões relacionadas à agilização fronteiriça. Sugeriu a implementação de jornadas de trabalho, seminários e oficinas nas cidades de fronteira para tratar de questões específicas de cada passagem de fronteira, buscando soluções pontuais em cada região. O objetivo central é reduzir drasticamente os tempos de espera.

O documento reitera a importância de se unificar e respeitar os horários de atendimento dos organismos de controle, conforme as normas do Mercosul, pois o descompasso é fator de atrasos. Ainda sobre temas de fronteiras, o setor empresarial relatou os problemas de segurança que vem ocorrendo no porto terrestre de Los Andes, a caminho de Santiago do Chile, e em Puerto Iguazu, na fronteira com Foz do Iguaçu. O Conselho Empresarial solicitou a criação urgente de uma Comissão de Segurança do Transporte, no contexto do SGT 5. Por fim, ainda visando a agilização, houve a recomendação de que se maximize o uso de recursos digitais que foram empregados no pe-

ríodo crítico da pandemia, pois eles proporcionaram redução de tempo que deve ser agregada ao transporte de forma permanente.

Outro assunto que entrou em foco na reunião do Condesul foi o problema da falta de manutenção da Ponte Internacional Uruguiana – Paso de los Libres. As entidades recomendam uma análise geral das pontes de fronteira no Mercosul, visando prover manutenção e melhorias com antecedência, assim evitando emergências. Os problemas relativos às multas e a falta de uniformidade nos valores das mesmas também ganhou espaço no documento, demandando definições para que todos os países adotem um só padrão, por resolução do Mercosul.

Ainda no contexto do Condesul e suas participações nas reuniões do SGT 5, os coordenadores do Subgrupo responderam à nota anterior do Conselho Empresarial, datada de setembro. Eles reconheceram que os problemas resolvidos durante a pandemia deixaram um legado positivo que pode contribuir para a facilitação do transporte tanto em situações normais, quanto em circunstâncias extraordinárias. Mais adiante em suas respostas, o SGT nº5 declarou que envidará esforços para tentar resolver os problemas que dependem dos órgãos de transporte e encaminhar às autoridades competentes em cada assunto, os problemas que lhes correspondam: foi proposto o desenvolvimento de atividades conjuntas de inspeção nos postos de fronteira bilate-



ralmente e multilaterais, ocasiões que podem gerar oportunidades para detectar ou destacar problemas e sugerir eventuais soluções. Quanto ao problema das taxas

consulares cobradas pelo Paraguai, os representantes do SGT 5 destacaram que elas estão em conformidade com a legislação. Já as taxas migratórias cobradas

na Argentina foram justificadas como uma questão de outra esfera administrativa. Assim mesmo, o assunto será levado à Direção Nacional e Migrações da Argentina. Ao final do documento, o SGT 5 declarou-se firmemente comprometido com o aprimoramento, coordenação e harmonização dos procedimentos de controle e tomada de decisões que, respeitadas as diretrizes das políticas de transporte de cada um dos Estados, possam resultar em uma melhoria das condições de trabalho das empresas do setor.

Limitador de velocidade para caminhões polariza Reunião

Temas sobre os quais muito já se tratou, voltaram a compor o programa da 62ª Reunião. O transporte de produtos perigosos, pesos e dimensões de veículos, harmonização de procedimentos de fiscalização, reciprocidade de multas, agilização de fronteiras, entre outros, estiveram em discussão, evidenciando que a despeito de serem repetidos, não alcançam os consensos desejados para um mercado comum. Porém, uma pauta proveniente do SGT-3 – Regulamentos Técnicos ocupou a maior parte do tempo. Por encaminhamento da Argentina, veio à mesa a proposição de se equipar os caminhões com limitadores de velocidade. Tal medida já existe neste país para os ônibus. As representações dos demais países rejeitaram a ideia, sob alegação de que falta fundamentação técnica para sua implementação. Na visão dos discordantes, não se têm evidências comprovadas de que tal medida cumprirá um papel decisivo para a redução de acidentes. O assunto dominou as discussões, ocupando parte importante do tempo do evento. Houve a interpretação de que esta exigência tem submetido os transportadores argentinos a uma certa desvantagem operacional. E que a intenção de estendê-la aos demais países pode ser uma forma de diluir este prejuízo.



Vem aí 2023: o ano do cinquentenário da ABTI



Sede própria expressa a força da união dos transportadores Internacionais do Brasil

As décadas de 1960 e 1970 foram decisivas e marcantes para evolução do transporte rodoviário internacional de cargas. O mesmo amadurecimento que o modal vinha alcançando no Brasil, ocorria nos demais países da América do Sul. Porém, a falta de regramento internacional uniforme retardou o início das operações formais de transporte rodoviário entre as nações do Cone Sul. À medida que a nova realidade se impôs e dois tratados (1966 e 1977) viabilizaram o modal rodoviário internacional, ocorreu uma rápida e intensa transformação no intercâmbio comercial entre Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai.

Surgia um transporte especializado cujas normativas eram exigentes. Os primeiros operadores do rodoviário logo sentiram a necessidade de se organizar com uma representação exclusiva, como forma de dispor de uma interlocução mais específica com os órgãos governamentais que controlavam a atividade. Neste contexto é fundada em 20 de setembro de 1973 a Associação Brasileira de Transportadores Internacionais – ABTI.

Sua primeira sede foi no Rio de Janeiro, pois naquela ocasião a sede do DNER, responsável pelo controle das operações internacionais de transporte, também era na capital deste estado. Mais tarde

Brasília e São Paulo também sediaram a Associação. Em torno de seu ano 25, em decisão inusitada, a Entidade transferiu sua sede para Uruguiana, na fronteira oeste do RS, e ponto extremo do país para acesso à Argentina e Chile.

Nestas duas décadas e meia, a ABTI viu afirmada sua posição de única entidade do transporte, em todo o Mercosul, que não está sediada na capital de seu país, mas sim na fronteira pela qual passa o maior volume de comércio internacional por via terrestre. Este fato é determinante do perfil operacional da Associação, e foi decisivo para que ingressasse em 2023 pronta para celebrar seu cinquentenário.

A Diretoria da ABTI está organizando um calendário especial para festejar a data. Segundo Gladys Vinci, diretora executiva, serão realizadas 50 ações para marcar o aniversário.

O calendário será divulgado no início do ano novo. O ponto culminante das comemorações será a inauguração da sede própria em Uruguiana, em 26 de outubro de 2023. ABTI e seus associados, como um segmento empresarial organizado, tem muito a celebrar. E a Diretoria da Entidade está se preparando para fazer deste aniversário uma notável marca institucional. Reuniões, seminários e congressos vão destacar sua história e realizações. Também será lançado o livro “Além das Fronteiras” que narra a história do transporte rodoviário internacional de cargas e descreve a trajetória da Entidade até a presente data.



UMA
CERTIFICAÇÃO
EM NR FAZ DE
VOCÊ UM
PROFISSIONAL
MAIS COMPLETO

Venha aprender novas habilidades e competências e **aumente as suas chances de sucesso no mercado de trabalho.**

Capacite-se com quem tem mais de 25 anos de experiência na formação de trabalhadores para o setor de transporte.



CURSO
NR10
Segurança em Instalações e
Serviços de Eletricidade



CURSO
NR11
Transporte, Movimentação,
Armazenagem e Manuseio de
Materiais



CURSO
NR12
Segurança no Trabalho em
Máquinas e Equipamentos



CURSO
NR20
Segurança e Saúde no
Trabalho com Inflamáveis e
Combustíveis



CURSO
NR21
Segurança no Trabalho a Céu
Aberto



CURSO
NR23
Treinamento de Prevenção e
Combate a Incêndio



CURSO
NR33
Saúde e Segurança em
Espaços Confinados

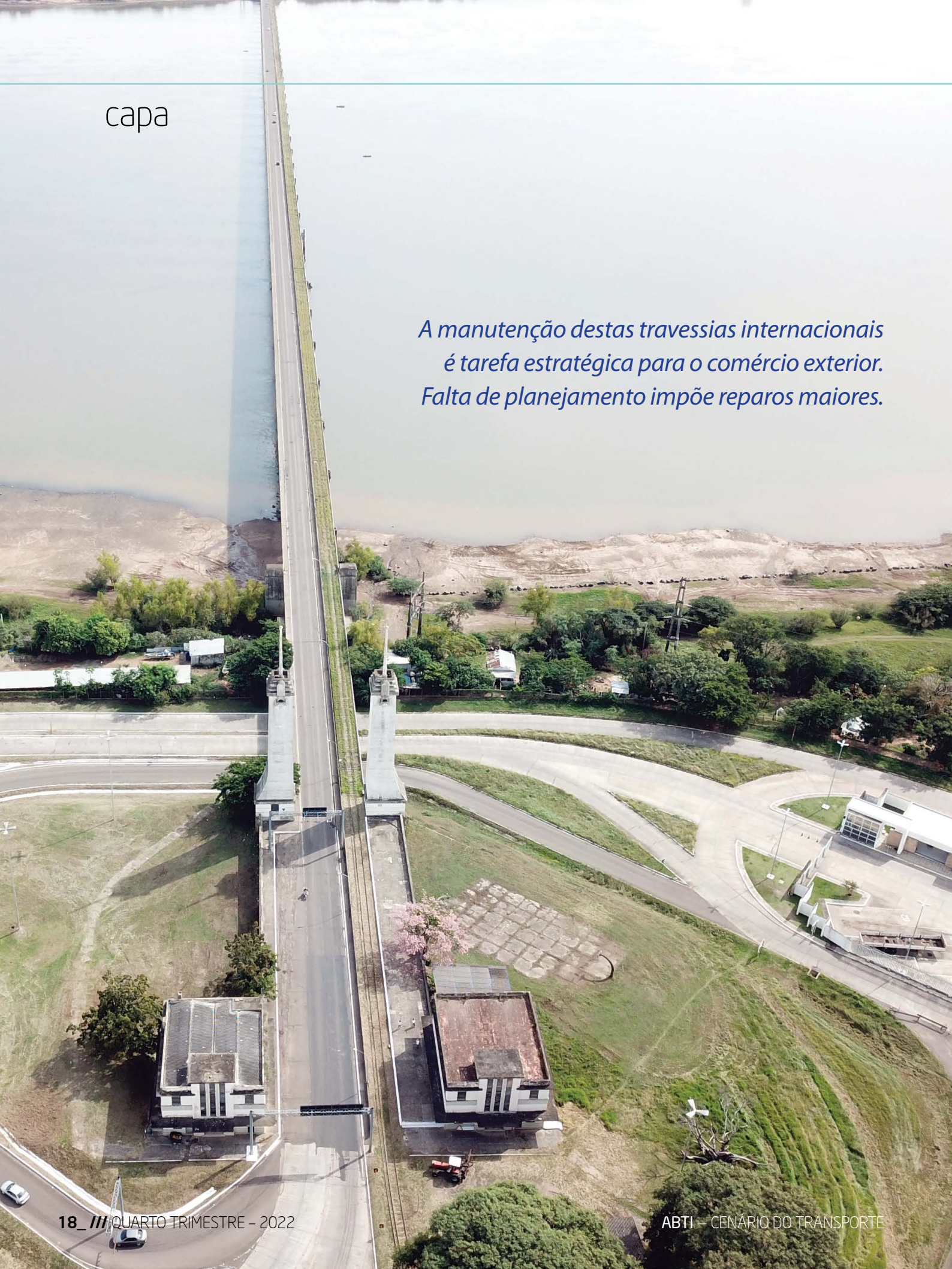


CURSO
NR35
Segurança no Trabalho em
Altura

Escolha o seu curso
e matricule-se já!



SEST SENAT



capa

*A manutenção destas travessias internacionais
é tarefa estratégica para o comércio exterior.
Falta de planejamento impõe reparos maiores.*

As pontes materializam a integração dos países

A histórica forma de dividir territórios e nações adotando rios, mares e cadeias montanhosas como delimitadores geográficos, foi exemplarmente adotada para definir as fronteiras entre Brasil com Argentina, Uruguai e o Paraguai. Bacias hidrográficas de grande porte drenam suas águas do meio do continente para a foz do Rio da Prata, junto ao oceano Atlântico.

Desta forma, a ocupação dos territórios foi construindo vínculos fronteiriços que inicialmente foram atendidos pela navegação. Porém os veículos automotores agregaram uma mobilidade e capacidade de transporte que logo impôs novas visões de interligação física dos territórios. De modo mais amplo, pode-se afirmar que no contexto do Cone Sul da América, a consolidação da integração territorial deu-se ao longo do século XX, através das pontes.

A primeira delas foi em Barra do Quaraí-Bella Union, em 1915, com uma travessia ferroviária. A segunda ponte data de 1930, entre Jaguarão e Rio Branco. Quinze anos mais tarde, entre Uruguiana e Paso de los Libres. Vinte anos mais, em 1965, foi a vez de Foz de Iguaçu e Ciudad del Este. Novamente duas décadas mais, foi a vez da ponte entre Foz do Iguaçu e Puerto Iguazu. E por fim, em 1997, uma nova e importante ligação com a Argentina, entre São Borja e Santo Tomé.

Em um século foram apenas cinco pontes. E por estas vias hoje trafegam anualmente 662 mil caminhões, praticamente todos fazendo viagens de longo curso. O modal rodoviário materializou um novo patamar de integração econômica, e as cinco travessias de rios foram os pontos de transição de territórios. No transcurso da segunda década do século XXI novas pontes começam a tomar forma. Muito em breve se inaugura a segunda travessia com o Paraguai. Porto Xavier/RS acaba de ter a confirmação dos recursos para iniciar a construção de mais uma ponte sobre o rio Uruguai. E Jaguarão já tem projeto pronto para uma segunda ponte, aguardando apenas a liberação dos recursos. No Mato Grosso do Sul uma nova ponte inicia em breve, na cidade de Porto Murtinho.

Mas as primeiras travessias, obras de engenharia que foram referência na época de suas constru-



ções, como a de Jaguarão e a de Uruguiana, tem mostrado a fadiga da falta de manutenção. A importância estratégica destas pontes não deixa espaço a justificativas para estes descuidos. A ponte de Jaguarão-Rio Branco é patrimônio cultural reconhecido por Brasil e Uruguai. Já a travessia de Uruguiana é responsável por aproximadamente 40% do trânsito rodoviário entre Brasil e Argentina. A manutenção preventiva tem custo sempre inferior à corretiva. Portanto sua negligência é onerosa. A falta de planejamento agora impõe reparos maiores, simplesmente para assegurar a trafegabilidade e mitigar o risco de acidentes mais graves.

A ponte de Uruguiana sofre bloqueio parcial

Em setembro passado, no lado brasileiro, uma laje do pavimento da travessia internacional Getúlio Vargas – Augustin Justo trincou de tal forma que impediu o tráfego sobre esta parte da via. A situação impôs um contingenciamento de trânsito sobre a ponte para garantir que ela se mantivesse aberta. Quarenta dias depois, em caráter emergencial, o DNIT contratou uma construtora para fazer a recupe-



ração. O contrato tem prazo até abril de 2023, porém a conclusão dos trabalhos está prevista para fevereiro próximo. Sondagens com especialistas em construção e manutenção de pontes dão conta que há 10 anos o DNIT contratou um laudo sobre esta travessia. A inspeção técnica detectou fissuras ao longo das estruturas de toda ponte, com diagnóstico para reparos preventivos. No entanto, esta providência não foi encaminhada, fato que submeteu a construção a fadigas estruturais ainda maiores. O resultado verifica-se neste episódio agora em processo de reparo emergencial.



Décadas de subdimensionamento em Foz do Iguaçu

Outra obra de engenharia com grande repercussão ao tempo de sua construção foi a Ponte da Amizade. São quase seis décadas de uso. Há muito tempo sua capacidade foi esgotada, impondo às autoridades o estabelecimento de critérios específicos de tráfego, que levaram esta estrutura a ter pleno uso as 24 horas de todos os dias. O transporte de cargas, sem opção de tráfego, ajustou-se aos horários estabelecidos. O estresse funcional das operações de transporte tornou-se traço permanente desta atividade, entre Brasil e Paraguai. O acostamento da principal via urbana de Ciudad del Este tornou-se palco diário de imensas filas de caminhões aguardando o horário de transposição da ponte.

Estamos muito próximos da solução deste problema. Nos próximos meses será inaugurada a segunda travessia. A obra tem como foco o trânsito de caminhões, e virá acompanhada de obras de infraestrutura aduaneira igualmente condizentes com a relevância deste passo de fronteira. Os transportadores internacionais e a ponte da Amizade resistiram ao tempo e ainda que tardiamente, terão a solução deste gargalo logístico binacional.

Jaguarão: uma obra de arte mal cuidada

A travessia entre Jaguarão e Rio Branco foi construída pelo Uruguai. Suas torres nas cabeceiras e os arcos que conformam sua estrutura, compõem uma imagem exuberante, um verdadeiro cartão postal desta fronteira. E esta obra de engenharia, com 93 anos de existência, nunca recebeu manutenção estrutural. Concebida num tempo em que os caminhões mais pesados tinham rodado simples e carregados não pesavam mais do que 5 ou 6 toneladas, ela hoje suporta conjuntos de cerca de 50 toneladas. O pavimento de concreto tem rachaduras que oca-



sionalmente são preenchidas para evitar maiores infiltrações de água e para manter as condições de rodagem dos veículos. Há quase uma década está decidida a construção de uma nova ponte, com um sistema de acessos fora do ambiente eminentemente urbano que hoje se impõe. Três licitações para sua construção resultaram vazias, por falta de interesse. O futuro empreendedor deverá também fazer a manutenção estrutural desta ponte. O repetido desinteresse pela obra sugere que algo está errado. E que precisa ser reconsiderado. A municipalidade de Jaguarão anseia este investimento. E não pode intervir na manutenção da ponte, pois é atribuição do DNIT. O governo federal do Uruguai já revelou disposição em participar do empreendimento da segunda ponte, dada sua importância.

Com 93 anos de existência, a travessia Jaguarão-Rio Branco nunca recebeu manutenção estrutural.

Condições normais nas pontes de São Borja e Foz do Iguaçu - Puerto Iguazu

Construídas em tempos mais recentes, as travessias de São Borja e de Foz do Iguaçu com a Argentina tem pouco mais de três décadas de uso. São



edificações de linhas sóbrias, que ainda não sofrem a ação do tempo. Neste cenário a manutenção das mesmas tem se resumido ao pavimento, e não causa preocupação aos usuários questões mais abrangentes, do aspecto estrutural. No entanto, existem preceitos de rotina para inspeção de pontes, constantes no manual do DNIT, cuja última edição é de 2004 (veja box).

Sul do Brasil terá mais uma ponte com a Argentina

Um alento de décadas finalmente está se materializando. A pequena cidade de Porto Xavier, na



região das Missões do RS, em outubro deste ano recebeu a notícia da liberação dos recursos para a construção de ponte com extensão de 900 metros, conectando com a cidade de San Javier, na Argentina. O investimento será de R\$ 221 milhões. Cerca de 150 km acima de São Borja, tendo o rio Uruguai como referência, a travessia foca em outras soluções logísticas. Deseja atrair operações multimodais de transporte de grãos, tendo como destino rodoviário o porto fluvial de Santa Ana, na província de Misiones. Todavia também será uma terceira opção rodoviária para todos os tipos de cargas e destinos na Argentina e Chile, tal como já ocorre atualmente, através de balsas. A estimativa é de que a obra seja concluída em 30 meses.

Outras ligações rodoviárias não avançam

A cidade de Itaqui, no meio do caminho entre São Borja e Uruguai, também ambiciona uma travessia do rio Uruguai. Outra comunidade que vem trabalhando por esta possibilidade é Porto Mauá. A confirmação da ponte em Porto Xavier torna mais distante esta hipótese, sobretudo porque o plano da comunidade de Porto Mauá é de conceder a obra à iniciativa privada. Diante de outra travessia relativamente próxima, o projeto privado poderá ser menos viável e atrativo comercialmente.

A manutenção das pontes é classificada em cinco níveis

1 - INSPEÇÃO CADASTRAL: é a primeira inspeção da obra e deve ser efetuada imediatamente após sua conclusão ou assim que ela se incorpore no sistema viário; é uma inspeção amplamente documentada, não só pelos próprios dados da inspeção, mas também pelo projeto completo e por todos os informes construtivos disponíveis.

2 - INSPEÇÃO ROTINEIRA: é uma inspeção programada, com intervalos adequados, em geral de um a dois anos, e destinada a coletar observações e/ou medições para identificar qualquer anomalia em desenvolvimento ou qualquer alteração em relação à Inspeção Cadastral ou à Inspeção Rotineira anterior. As Inspeções Rotineiras são visuais, efetuadas a partir do estrado, do terreno, do nível d'água ou de plataformas e caminhos permanentes, se existentes.

3 - INSPEÇÃO ESPECIAL: deverá ser efetuada em intervalos máximos de cinco anos, em todas as pontes consideradas excepcionais, pelo seu porte, pelo seu sistema estrutural ou pelo seu comportamento problemático, ou sempre que julgado necessário por uma Inspeção Rotineira.

4 - INSPEÇÃO EXTRAORDINÁRIA: é uma inspeção não programada, que deve ser efetuada quando ocorrem danos estruturais repentinos, provocados pelo homem ou pelo meio ambiente. A equipe desta Inspeção deve ter discernimento, competência e autoridade para avaliar a gravidade dos danos, limitar as cargas de tráfego ou mesmo, interromper e restabelecer o tráfego, bem como solicitar uma Inspeção Especial.

5 - INSPEÇÃO INTERMEDIÁRIA: é recomendada para monitorar uma anormalidade já suspeitada ou já detectada, tal como um pequeno recalque de fundação, uma erosão incipiente, um encontro parcialmente descalçado, o estado de um determinado elemento estrutural, etc.

Fonte: Manual de Inspeção de Pontes Rodoviárias - DNIT

Dionísio Cerqueira/Barracão e Bernardo Irigoyen

Comitê de Integração retoma reuniões

Pondo fim ao ciclo de restrições ocasionado pela COVID-19, Dionísio Cerqueira sediou em 01 de dezembro a 12ª Reunião da Comissão de Facilitação de Fronteira desta região. O evento foi presidido pelo cônsul da Argentina em Florianópolis, Frederico Eugênio Costa. O Brasil foi representado por Andrea Giovannetti, consulesa do Brasil em Puerto Iguazú. Quatro comissões separaram os assuntos por temas específicos (veja quadro)

Gladys Vinci, diretora executiva da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais, representou a Entidade no evento, tendo participado da temática de Infraestrutura e Fronteiras. Uma pauta central neste campo são as dificuldades de infraestrutura para o atendimento ao turismo, cujos reflexos são da mesma natureza no transporte internacional de cargas. Em síntese, o projeto de ampliação da área de controle integrado, a cargo da Multilog, que venceu a licitação, deverá por fim ao problema dentro do prazo previsto para as obras. Assim mesmo, autori-



dades presentes na reunião externaram preocupação com um possível impacto na segurança do trânsito e na infraestrutura viária das cidades, devido ao aumento da circulação de automóveis e caminhões. A Polícia Federal informou que planeja instalar-se para controle migratório nesta ACI.

As autoridades argentinas reportaram que as rodovias nacionais

que chegam a esta fronteira tiveram o pavimento totalmente renovado, oferecendo boas condições de tráfego. Há um estudo que facilite o acesso a ACI, pois presentemente a via que chega em Bernardo Irigoyen tem sentido único, obrigando o uso de outras vias para acessar ao local.

A Comissão de Infraestrutura também tratou da transposição de fronteira em Paraíso – San Pedro. A ANTT assinalou que a limitação de 30 toneladas para o trânsito na ponte e a ausência da Receita Federal nesta localidade são impeditivos para que o transporte de cargas utilize esta passagem

Ganhou realce nesta 12ª Reunião as preocupações com a segurança, pois segundo as autoridades locais recrudescer o contrabando no pós-pandemia. Destacou-se o intercâmbio de informações que as forças policiais dos dois países tem mantido.



Comissões temáticas

- *Infraestrutura e Facilitação Fronteira*
- *Segurança*
- *Saúde, Trabalho e Desenvolvimento Sustentável*
- *Cultura e Educação*

Hidrogênio como combustível



O hidrogênio como combustível é visto como peça importante para o futuro neutro em carbono. Mas sua transformação de gás em combustível demanda uma grande quantidade de energia. Portanto, é importante prestar atenção na fonte dessa energia para que o produto final seja o chamado hidrogênio verde. Entenda melhor o processo

de produção do hidrogênio e as possíveis “cores” do combustível:

Produção do hidrogênio combustível

Elemento mais abundante no universo, uma das formas de produzi-lo é por meio de um processo térmico. Neste caso, geralmente, o vapor reage com um combustível do tipo hidro-

carboneto, produzindo hidrogênio. Os combustíveis que podem ser usados são vários, e vão do diesel a gás natural e biogás, por exemplo. Neste tipo de geração, há emissões de carbono. Segundo o Escritório de Eficiência Energética e Energia Renovável, 95% de todo o hidrogênio produzido vêm do gás natural.

Mas também é possível produzi-lo a partir da eletrólise. Neste caso, dois eletrodos (um tipo de barra de metal) ligados a uma fonte de energia são inseridos em um recipiente com água. As barras têm polaridades diferentes, e a energia que passa por elas separa o hidrogênio que está na água.

Este processo demanda bastante energia, porque sua eficiência energética é de cerca de 80%. O que quer dizer que, para gerar 80 quilowatts/quilo, seriam necessários 100 kWh de eletricidade. Neste tipo de produção, é possível que a emissão de carbono seja zero. Porém isso depende da fonte da eletricidade usada.

A célula de combustível

Para ser usado para impulsionar motores, o hidrogênio precisa passar por uma célula de combustível. Na célula, o processo é o inverso do que acontece na eletrólise que produz o hidrogênio.

Assim como na eletrólise, há dois eletrodos, um positivo e

H₂

um negativo. Este é alimentado pelo hidrogênio, enquanto o positivo recebe ar. No negativo, uma substância separa as moléculas de hidrogênio em prótons e elétrons. Enquanto os elétrons saem do eletrodo e geram um fluxo de eletricidade, os prótons vão em direção ao eletrodo com ar. Lá, esses prótons se misturam com o oxigênio e, no caminho contrário ao da eletrólise, geram água e calor. É assim que este tipo de combustível gera energia sem combustão e produzindo apenas vapor de água.

A células de combustível podem ter vários usos, de transporte a sistema de backup de fornecimento de energia. Entre seus usos estão ainda alimentar prédios e até um submarino.

O hidrogênio verde

O hidrogênio enquanto combustível pode ser de diferentes “cores”. Estas o classificam conforme a fonte de energia usada para produzir o hidrogênio combustível. Há o hidrogênio cinza, produzido a partir de combustíveis fósseis. Quando essa produção vem de gás natural e há captura e armazenamento de carbono, temos o hidrogênio azul.

Já o hidrogênio verde é aquele feito a partir da eletrólise. Porém a energia inicial para a realização deste processo precisa vir de fontes

Já há quem aponte o hidrogênio verde como uma possível commodity, e o Brasil, como um potencial exportador dela.

renováveis para que o combustível se enquadre nesta categoria. Assim, sua produção se dá sem a emissão de carbono. É por isso que especialistas veem este tipo de combustível como chave para um mundo neutro em carbono.

Já há quem aponte o hidrogênio verde como uma possível commodity, e o Brasil, como um potencial exportador dela. O Chile, por exemplo, está tentando se tornar uma potência nesta área.

Aplicações do hidrogênio

Embora o uso mais conhecido do hidrogênio provavelmente seja em carros, há muitos outros possíveis. Células de combustível podem servir de unidades fixas de geração de energia para prédios. Em alguns casos, elas podem fornecer também calor, explica o Hydrogen Europe.

As células de combustível são vistas como potenciais fontes de energia para aeronaves. É possível, por exemplo, usá-las como sistema de gerador de emergência. Além disso, podem servir de



Também é possível que o hidrogênio alimente veículos de serviço como empilhadeiras e caminhões, além de ônibus e trens

unidade auxiliar de energia para o avião como um todo.

No mar também há espaço para o hidrogênio como combustível. A ideia é que o hidrogênio forneça a energia para a propulsão da embarcação. Mas este uso ainda está em estágio inicial de testes e desenvolvimento. Contudo, seu uso como fonte de energia a bordo já está mais avançado.

Há até um projeto norueguês que pretende criar um navio de cruzeiro movido a hidrogênio. A meta é que ele esteja pronto em 2023, embora ainda não haja células para tal escala, segundo o Hydrogen Europe. Também é possível que o hidrogênio alimente veículos de serviço como empilhadeiras e caminhões, além de ônibus e trens.

Fonte: www.alemdaenergia.engie.com.br

- *Economizar combustível*
- *Reduzir as emissões*
- *Aumentar a segurança no trânsito*



Condução econômica tornou-se uma imposição

Em junho de 2021 o Conselho Internacional de Transporte Limpo - ICCT divulgou um relatório com um amplo estudo sobre o Programa de Condução Econômica – Eco-driving, com particular enfoque nas ações de países da América Latina, inclusive o Brasil, Argentina e Chile. Este é um tema que vem sendo trabalhado há mais de duas décadas, e presentemente converge com a meta mundial de descarbonização veicular.

No entanto em 2022 esta pauta ganhou uma nova dimensão. A guerra na Ucrânia e a elevação do preço do barril de petróleo levaram a um aumento expressivo do preço do diesel, e por desdobramento, do transporte rodoviário de cargas.

Mais do que em qualquer outro tempo recente, investir em ações de redução do consumo de combustível, ganhou uma ressignificação. É um tema ambiental e econômico, que em boa parte passa também pela constante qualificação dos motoristas, personagens centrais na operação dos caminhões.

A seguir destacamos aspectos do extenso relatório, trazendo

uma visão multidisciplinar sobre a condução econômica e sua importância.

Os benefícios da condução econômica

De acordo com um relatório elaborado pela empresa multinacional de engenharia AECOM para o Departamento de Transporte do Reino Unido, a condução econômica é “uma combinação de técnicas de direção seguras, defensivas e preventivas (...) que permitem aumentar a eficiência energética, melhorar a segurança no trânsito e reduzir as emissões de carbono”. Na prática, estes programas variam em termos de escopo, métodos de implementação, conteúdos sobre técnicas de direção, métricas e métodos de avaliação e outros elementos de apoio. Portanto, não existe uma definição única para um programa de condução econômica.

A condução econômica não acontece apenas durante a operação do veículo, e inclui tarefas prévias e posteriores à condução, como planejamento de rotas e inspeção e manutenção do veículo.

Essas técnicas permitem aos motoristas e gestores de frota entender quais fatores influenciam o consumo de combustível do caminhão e decidir, segundo as recomendações recebidas, como operá-lo com mais eficiência.

Outros termos para condução econômica são “condução suave”, que geralmente se refere a práticas de economia de combustível, e “condução inteligente”, que implica não apenas manobras para a gestão eficiente de combustível, mas também técnicas seguras como a direção defensiva.

No setor de transporte de carga, sobretudo nos Estados Unidos, é também frequente o uso do termo “frete verde”, conceito ainda mais amplo, pois remete às tentativas de melhorar a eficiência, reduzir emissões ou descarbonizar um segmento da cadeia de fornecimento ou sua totalidade. Esses programas são tipicamente do tipo SmartWay: incluem informações e ferramentas de eficiência energética e gestão de frotas; sistemas de monitoramento, relatórios e verificação; análise comparativa (ou benchmark); e programas de

reconhecimento. Reúnem embarcadores, transportadores, agentes logísticos, fornecedores de tecnologia, órgãos governamentais e outras partes interessadas do setor. A condução econômica é um subconjunto importante de boas práticas do programa de frete verde de maior sucesso na atualidade, o SmartWay.

O contexto do Brasil

No Brasil, a capacitação em condução econômica não é obrigatória para caminhoneiros. O relatório Identifica dois programas de frete verde que a contemplam, ambos do setor privado. Um é o Despoluir, ministrado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) e pelo Serviço Social do Transporte e pelo Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT). O outro é o Programa de Logística Verde Brasil (PLVB), oferecido por um consórcio de grandes embarcadores, transportadoras, empresas de logística e o setor acadêmico.

Em 2019, a CNT, o SEST SENAT, o ICCT e o NRCan ampliaram sua colaboração para compartilhar experiências internacionais e adaptar os programas SmartDriver e FleetSmart do Canadá ao contexto brasileiro. Para isso, foi necessário analisar o contexto brasileiro de forma exaustiva para adaptar os programas e criar novos conteúdos para vídeos e manuais. Além disso, a CNT e o SEST SENAT adquiriram 123 simuladores de direção para complementar o treinamento dos motoristas, e desenvolveram um aplicativo para facilitar a coleta de dados e monitorar o consumo de combustível, as emissões de CO₂ e a atividade de transporte de carga. Criaram-se três cursos (para caminhoneiros, motoristas de ônibus e de gestão de combustível), que,

entre 2018 e 2021, já tinham contado com a participação de mais de 11.000 pessoas. Os motoristas relataram uma economia média de combustível de 24%.

Os elementos da condução econômica

Contar com um modelo de excelência é particularmente relevante nos países que estão planejando programas de condução econômica ou naqueles que se encontram nos estágios iniciais de implementação. Esses elementos são:

- **Contextualização do programa** ao contexto específico do país ou da frota para garantir que atenda às necessidades locais.
- **Conteúdos robustos** que garantam uma compreensão plena das técnicas de condução econômica.
- **Parcerias** com interessados dos âmbitos público e privado para que os programas de condução econômica alcancem mais pessoas e tenham um maior impacto. Recomendam-se testes-piloto antes de ampliar os programas.
- **Flexibilidade na execução**, para

que os motoristas possam acomodar a capacitação a seu cronograma.

- **Sistemas de monitoramento e feedback** para poder avaliar melhor o programa e melhorar o desempenho dos motoristas.
- **Melhores práticas de manutenção**, para garantir que os veículos estejam nas melhores condições de direção.
- **Políticas favoráveis e incentivos** para apoiar a implementação do programa no longo prazo.

Os fundamentos da eficiência energética

O ensino dos fundamentos da eficiência energética implica proporcionar um panorama geral sobre a importância de reduzir o consumo de combustível e as principais medidas para fazê-lo. Isso inclui informações como: transformação, uso e perda de energia durante a operação do caminhão; emissões de gases de escape e seus impactos no meio ambiente e na saúde; combustíveis e tecnologias veiculares; características da carga; operações típicas do caminhão e



recursos humanos

estruturas de custos; os benefícios da condução econômica e a influência do motorista no consumo de combustível. Nesse sentido, alguns conceitos apresentados são a resistência ao rolamento, o arrasto aerodinâmico e como as características do terreno, a inclinação da via, o clima e a velocidade do veículo afetam o consumo de combustível.

Técnicas de direção

Os bons programas de condução econômica compartilham uma série de técnicas de direção que contribuem para reduzir o consumo de combustível em veículos comerciais. Essas técnicas abordam aspectos como a partida do motor, a marcha lenta, aceleração, velocidade de cruzeiro, frenagem e reabastecimento de combustível.

Inspeção e manutenção do veículo

Para economizar combustível, a inspeção e manutenção adequadas dos veículos vão de mãos dadas com as boas práticas de direção. Isso é válido tanto para os motoristas como para os gestores de frota. Para os motoristas, significa que devem respeitar o manual de instruções, ler os indicadores de manutenção dos veículos, manter um enchimento adequado dos pneus e monitorar seu desgaste e notificar o pessoal de manutenção sobre qualquer problema, entre outras medidas.

Sistemas de monitoramento, avaliação e feedback

Independentemente do formato e estilo de capacitação, deve-se implementar sistemas de monitoramento, avaliação e feedback antes e depois da capacitação para validar os resultados positivos da condução

econômica e melhorar o desempenho. Os marcos de avaliação são cruciais para obter programas de condução econômica de excelência.

Melhores práticas de manutenção

O veículo terá um melhor desempenho e os riscos de segurança serão menores se houver uma manutenção geral preventiva e periódica, junto com uma inspeção veicular antes, durante e depois de cada viagem.

O programa SmartDriver enumera dicas que ajudam a reduzir o consumo de combustível:

- Inspecionar regularmente os componentes do caminhão para determinar se precisam ser substituídos e quanto tempo de vida útil lhes resta nas condições de direção atuais.
- Consultar o manual do veículo para garantir que se esteja operando nas condições recomendadas pelo fabricante.
- A inspeção prévia à viagem, na estrada e posterior à viagem devem ser rotineiras.
- No entanto, são mais importantes quando houver previsão de condições atípicas na estrada. Os motoristas devem planejar de acordo com essas condições.
- A manutenção dos pneus dos caminhões e reboques é importante para economia de combustível e a segurança. Uma pressão adequada dos pneus evitará o aumento da fricção do pneu com a superfície. Essa fricção eleva o consumo de combustível, independentemente de o pneu ser velho, novo ou ter baixa resistência ao rolamento.

Incentivos financeiros e não monetários

Os incentivos financeiros, como os subsídios para reduzir o

custo de capacitação em condução econômica ou os cursos financiados por entidades públicas, podem beneficiar aqueles que, de outra forma, não teriam tempo ou dinheiro para participar dos cursos. No caso das frotas, as empresas poderiam recompensar os motoristas fornecendo incentivos monetários ou não monetários àqueles com melhor desempenho segundo os indicadores adotados.

Programa de frete verde

Em mercados como os Estados Unidos, Canadá e México, os programas de frete verde permitiram implementar programas de condução econômica como uma prática voluntária. Um deles é o SmartWay e seus componentes incluem eficiência energética e gestão de frotas; sistemas de monitoramento, relatórios e verificação; análise comparativa ou benchmark; e programas de reconhecimento (NRCan, 2020).

Conclusões do relatório

A partir da experiência de programas de condução econômica já estabelecidos e outros incipientes, o relatório propõe um modelo de excelência que permite implementá-los e fortalecê-los. Dedicar atenção especial à América Latina, visto que ali há um interesse crescente por medidas de eficiência energética no setor do transporte de carga. No entanto, os programas de condução econômica oferecem muito mais do que isso. Eles apoiam as iniciativas de profissionalização do setor de transporte em caminhões e de seus motoristas e permitem economizar combustível, reduzir as emissões e aumentar a segurança no trânsito.



5 dicas para a hora de fazer o planejamento tributário da empresa.

1 - Primeiramente, tenha todas as informações em mãos!

Você vai precisar coletar o máximo possível de dados fiscais e tributários do negócio, somente assim conseguirá dar andamento no plano com precisão.

2 - Hora de analisar

Com os dados em mãos, você vai partir para a análise e identificar qual é o formato legal da empresa, ou seja, sua natureza jurídica. Este é um quesito definido através da receita anual do negócio, número de sócios e funcionários e os tipos de operações.

3 - Escolhendo o Regime Tributário

O Regime Tributário implica diretamente no formato em que serão apurados e recolhidos os impostos. Logo, é uma das etapas mais importantes para possibilitar a diminuição das despesas fiscais. Alguns formatos oferecem mais benefícios e vantagens, quando escolhidos da maneira correta.

4 - Quando o plano começa a ganhar forma

Através das informações encontradas, da análise feita e do estudo em que o regime foi escolhido, finalmente o planejamento tributário pode começar a ganhar forma. Aqui serão definidos os períodos mais benéficos para que a empresa opere, com o intuito de economizar seus gastos com impostos, tudo isso é claro, sempre em conformidade com as leis tributárias.

5 - Revisão constante

Ao chegar no último tópico, pode parecer que a revisão é o fim do processo, mas não é bem assim. O planejamento tributário de uma empresa deve ser revisado, e até mesmo alterado – se necessário – com constância. Isso acontece por mudanças que podem ocorrer tanto nas leis, quanto na própria empresa. Para garantir que o plano continua de acordo com o objetivo, e que o negócio segue dentro de todas as regras, a revisão constante é essencial.

geral

“Transporte sob Encomenda: o Preço da Pressa”

Livro de Giuseppe Lumare Jr aborda esta especialidade de serviços e suas relações com o mercado

O autor é diretor executivo da Braspress e atua no setor há 35 anos. Na apresentação da obra, o professor Gilberto Marassi destaca que a visão de que o transporte é um mal necessário está morrendo junto com as empresas que compartilham desta mentalidade. Ao contrário, escreve ele, a atividade vem ganhando

cada vez mais o status de diferencial competitivo, o que tem garantido sucesso para grandes empresas que já perceberam sua importância e investem nisso.

O livro de Lumare foi lançado no SETCESCP, em São Paulo, no dia 11 de outubro. O autor sustenta que se o espaço e o tempo precisam ser vencidos com a devida previsibilidade e precisão, há que se pensar na produção de transporte para permitir a oferta sob encomenda dos serviços, em resposta aos múltiplos anseios que emergem das novas relações socioeconômicas.

O segmento de transporte dispõe de restrita bibliografia no âmbito acadêmico. A obra de um experiente executivo do setor é uma contribuição relevante à qualificação de profissionais interessados a trabalhar nesta atividade, sendo também um estímulo à observação de empresários e executivos já consolidados no mercado de transporte e logística.



“Minha tese central ainda é a mesa: não existe transporte de carga e encomendas eficiente à parte das noções de foco e especialidade. E, ainda que tais noções possam ser interpretadas de diversas maneiras pelo conjunto de interessados no tema, sejam transportadores, clientes ou agentes públicos, por vezes representando uma diafonia de interesses conflitantes, como autor fecho estas páginas com a afirmativa de que o sucesso dos empreendimentos de transporte ocorre na extada proporção das capacidades de seus gestores de recepcionar e implementar essas noções”

Garanta suas viagens internacionais

PARCERIA KORSA SEGUROS E ABTI

PRODUTOS

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

FROTA

RCTRVI – CARTA AZUL (DANOS A TERCEIROS)

RC AMBIENTAL

Condições especiais de taxa e cobertura de seguros.



Benefícios exclusivos aos associados

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

Assembleia da CIT na Costa Rica

A Câmara Internacional da Indústria de Transporte – CIT promoveu nos dias 15 e 16 de novembro a sua 35ª Assembleia Geral Ordinária. A ABTI foi representada no encontro por seu presidente, Francisco Cardoso. Três proposições foram aprovadas para que as representações nacionais apresentassem aos seus governos.

A primeira versa sobre a transição dos governos para o uso dos combustíveis alternativos, essenciais para a estratégia dos setores da indústria e transporte. A segunda trata da divulgação do curso de Formação de Coordenadores Nacionais de Facilitação do Comércio, com o propósito de atender as recomendações do Acordo de Facilitação do Comércio, bem como as orientações da Organização Mundial de Aduanas. O curso tem por objetivo qualificar pessoas com vistas à agilização da liberação de mercadorias nas fronteiras, bem como fomentar o desenvolvimento regional.

A última proposição aos países membros, versa sobre responsabilidade civil e penal sobre as unidades de transporte terrestre de

cargas, pessoas e veículos de aluguel, no que se refere ao transporte não desejado de cargas ilícitas. Os presentes destacaram o papel preponderante do Estado para garantir a segurança no desenvolvimento dos serviços públicos e privados de transporte de pessoas e bens, prezando pela integridade e segurança de todos.



Pautas do evento

- *Curso de Facilitação de Comércio – Coordenadores Nacionais de Facilitação do Comércio – CONTRETI, um programa desenvolvido pela UNCTAD/ONU com a CIT, patrocinado pela CNT e apoiado pela ABTI;*
- *Experiências em lidar com aumentos nos custos operacionais do transporte rodoviário devido aos aumentos nos custos de insumos;*
- *Custos de combustíveis no Peru;*
- *A estrutura de custos como base para a cobrança de fretes do transporte de carga terrestre;*
- *Falta de motoristas de veículos de transporte rodoviário;*
- *Combustíveis alternativos;*
- *Rede de Transporte Internacional – RTI: filiados, associados e observadores;*
- *A influência da logística e o transporte internacional no comércio exterior;*
- *Ventos de mudança no mundo: futuros líderes.*
- *Trabalho*

Solenidade de entrega da Medalha do Mérito Mauá

Destacadas personalidades do Transporte foram condecoradas com a Medalha do Mérito Mauá, em cerimônia ocorrida em Brasília no dia 13 de dezembro. Coube ao ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio fazer a entrega da honraria. A ABTI encaminhou ofício aos distinguidos com os quais mantém relacionamento direto em função do Transporte Internacional.

Medalha Mérito Mauá

- **Cristiano Della Giustina** (Diretor - Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT)
- **Davi Ferreira Gomes Barreto** (Diretor - Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT)
- **Guilherme Theo Sampaio** (Diretor - Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT)
- **Jerônimo Goergen** - Deputado Federal

Medalha Cruz Mauá

- **Eduardo Pereira e Ferreira** (Chefe da Divisão de Argentina, Uruguai e Chile do Ministério das Relações Exteriores)
- **Felipe Ricardo da Costa Freitas** (Superintendente de Fiscalização de Transp. Rodov. de Cargas e Passageiros - ANTT)
- **Nicole Goulart** (Diretora Executiva Nacional do SEST-SENAT)
- **Silvio Vasco Campos Jorge** (Presidente Câmara Brasileira de Contêineres)

Transportes Gral completa 55 anos

O Presidente da ABTI, Francisco Cardoso, participou em 5 de novembro, na cidade de Chapecó/SC, da celebração dos 55 anos da Transportes Gral.

A história da Gral remonta ao ano de 1966 com Luís Gral. Em 1984, um de seus filhos, Etelvino Gral, começou a ampliar o negócio familiar. Na busca de oportunidades, no ano seguinte a família resolveu apostar no transporte de cargas.

Em 1994 a transportadora ingressou no transporte internacional, com permissão para a Argentina. E para atender a demanda crescente, a empresa ampliou a frota de caminhões. Já no ano seguinte a trans-



portadora estabeleceu-se com sede própria em Concórdia/SC, no endereço que desde então ocupa.



A Transporte Gral atua também no mercado nacional. Tem marcante trajetória no oeste catarinense. Sócios da empresa têm participado das Diretorias da ABTI, contribuindo diretamente para as conquistas deste segmento especializado de transporte.

Homenagem a servidor do Ministério da Saúde



ABTI prestou reconhecimento a Emerson Luiz Lima Araújo, da Coordenação Geral de Laboratórios de Saúde Pública – CGLAB por sua contribuição em favor de prover a cidade de Uruguaiana com equipamento específico para testagem de PCR-RT pelo SUS. Tal providência viabilizou para que moto-

ristas em trânsito internacional não ficassem retidos na cidade por falta de testes, em circunstância que ocorria no auge da pandemia. O equipamento permanece na cidade agora, sendo destinado para outros tipos de exames para os cidadãos em geral, que antigamente deviam ser enviados aos grandes centros



Super Scania chega ao mercado

Num cenário cada vez mais enfático com a ideia de descarbonização, a Scania apresenta ao mercado uma nova linha de motores a diesel. Segundo Silvio Munhoz, diretor de Operações Comerciais no Brasil, a nova linha Euro 6 é até 8% mais econômica, além de reduzir mais ainda as emissões veiculares. O executivo explica que o diesel vai continuar por muitos anos ainda, fazendo parte de um conjunto de soluções energéticas. O novo motor de 13 litros é considerado pela montadora como o “estado de arte”. É também, o último motor de combustão interna da Scania. Munhoz descreve que a evolução do transporte rodoviário de cargas se assenta no tripé: eficiência energética, combustíveis alternativos e transporte seguro e inteligente.

A nova motorização de 13 litros se apresenta em quatro potências: 420, 460, 500, 560 hp. Combinados com nova caixa de câmbio e plataforma, a linha recebe a denominação de Super Scania. Esta geração de caminhões foi lançada em novembro de 2021 na Europa. No mercado brasileiro, já “tropicalizado” começa a ser entregue a partir de fevereiro de 2023. Os novos modelos se somam à linha de 10 outras configurações já existentes, com potências que variam entre 250 e 770 hp. A propósito de potências máximas, o caminhão equipado com motor de 16 L V8 e potência de 770 hp é o mais potente produzido em série no mundo.

Na apresentação da nova geração, a Scania reiterou seu intento de liderar a transição para um sistema de transporte mais sustentável. Na visão da empresa, os veículos elétricos são o futuro, mas a passagem do modal diesel deve ter a solução a gás



como intermediária, da mesma forma que tem sido na Europa. No Brasil, a Scania é pioneira na introdução de caminhões movidos a gás natural comprimido (GNC) ou liquefeito (GNL) e/ou biometano e já vendeu mais de 600 modelos, desde 2019. A projeção para 2023 é comercializar entre 600 e 1.000 unidades.

Na área de serviços, a nova linha de caminhões P8/Euro 6, em muitos casos, vai dobrar os intervalos de troca de óleo do caminhão, e diminuir os custos da operação em deslocamentos para a concessionária e de honorários do motorista. Em certos modelos e operações, em vez de trocar óleo a cada 40 mil km, a substituição passa para 80 mil km.

Scania Zone: uma inovação que pode ser útil no transporte internacional

Realidade de sucesso na Europa desde 2019, e comercializado e testado no Brasil desde 2020, o Sca-

nia Zone também estará disponível para os caminhões da linha Euro 6. Por meio do portal de gestão de frotas, o próprio cliente conseguirá definir, a qualquer momento e de forma bem simples, o limite de velocidade em trechos de risco da sua operação, por meio de cercas virtuais.

O Scania Zone pode agir de duas maneiras no veículo ao entrar em uma região predeterminada. A primeira, definida como informativo, gera um aviso no painel ao motorista, e a segunda, chamada ajuste automático, entra em vigor limitando a atuação do pedal do acelerador – imediatamente – sem qualquer tipo de interferência do condutor. Ao entrar no perímetro definido, o veículo avisa ao motorista sobre o limite a ser seguido naquele trecho e aciona um mecanismo de ‘trava’ de aceleração. O grande diferencial está em controlar a média de velocidade em trechos críticos de maneira simples, rápida e de total controle do gestor de frota.

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	6h às 24h 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.

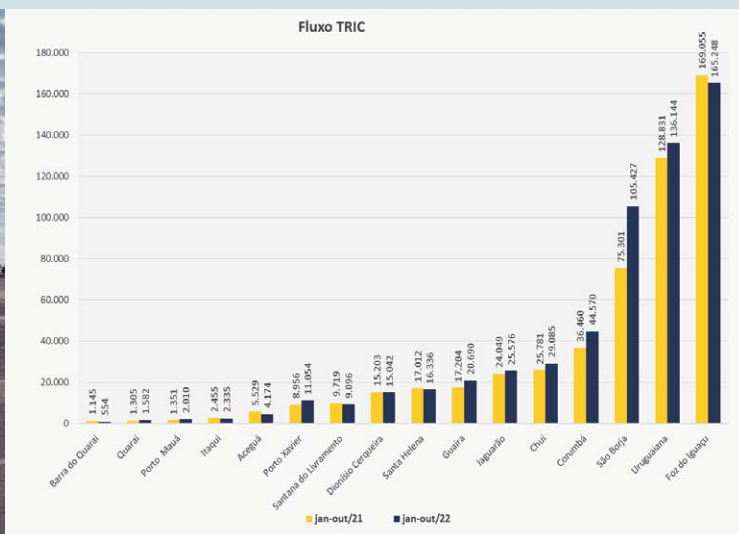
Movimento de caminhões sobe 9 % em 12 meses

Número de caminhões vazios representa 16,4 % do fluxo total

 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-out 2021	jan-out 2022	Δ	set 2022	out 2022	Δ	out 2021	out 2022	Δ	nov/2020 out/2021	nov/2021 out/2022	Δ
Itaqui	Alvear	AR	Importação	2,455	2,179	-11.24%	256	122	-52.34%	151	122	-19.21%	3,131	2,311	-26.19%
			Exportação	0	156	%	41	56	36.59%	0	56	0.00%	0	156	0.00%
			Total	2,455	2,335	-4.89%	297	178	-40.07%	151	178	17.88%	3,131	2,467	-21.21%
			Impo vazio	1	62	6100.00%	3	3	0.00%	0	3	#DIV/0!	1	62	6100.00%
			Expo vazio	12	392	3166.67%	76	23	-69.74%	3	23	666.67%	12	392	3166.67%
São Borja	Santo Tomé	AR	Importação	31,903	38,880	21.87%	4,218	3,780	-10.38%	3,112	3,780	21.47%	37,545	44,842	19.44%
			Exportação	43,398	66,547	53.34%	7,351	7,567	2.94%	5,059	7,567	49.58%	50,836	77,313	52.08%
			Total	75,301	105,427	40.01%	11,569	11,347	-1.92%	8,171	11,347	38.87%	88,381	122,155	38.21%
			Impo vazio	4,935	4,254	-13.80%	630	547	-13.17%	571	547	-4.20%	5,587	5,352	-4.21%
			Expo vazio	445	846	90.11%	131	118	-9.92%	31	118	280.65%	513	916	78.56%
Porto Xavier	San Javier	AR	Importação	6,636	7,302	10.04%	821	856	4.26%	416	856	105.77%	8,258	8,705	5.41%
			Exportação	2,320	3,752	61.72%	418	227	-45.69%	422	227	-46.21%	2,838	4,552	60.39%
			Total	8,956	11,054	23.43%	1,239	1,083	-12.59%	838	1,083	29.24%	11,096	13,257	19.48%
D. Cerqueira	B. de Irigoyen	AR	Importação	6,949	5,355	-22.94%	618	479	-22.49%	610	479	-21.48%	8,132	6,423	-21.02%
			Exportação	8,254	9,687	17.36%	1,085	706	-34.93%	982	706	-28.11%	9,665	11,884	22.96%
			Total	15,203	15,042	-1.06%	1,703	1,185	-30.42%	1,592	1,185	-25.57%	17,797	18,307	2.87%
Uruguiana	P. de los Libres	AR	Importação	37,298	38,884	4.25%	3,964	4,238	6.91%	4,111	4,238	3.09%	45,245	46,367	2.48%
			Exportação	91,533	97,260	6.26%	9,074	7,103	-21.72%	11,100	7,103	-36.01%	106,557	119,530	12.17%
			Total	128,831	136,144	5.68%	13,038	11,341	-13.02%	15,211	11,341	-25.44%	151,802	165,897	9.29%
			Impo vazio	57,452	82,268	43.19%	272	7,307	0.00%	6,048	7,307	20.82%	67,463	100,843	49.48%
			Expo vazio	10,584	12,018	13.55%	1,455	1,836	26.19%	1,244	1,836	47.59%	12,811	14,106	10.11%
Porto Mauá	Alba Posse	AR	Importação	7	7	0.00%	0	0	0.00%	1	0	0.00%	8	8	0.00%
			Exportação	1,344	2,010	49.55%	281	180	-35.94%	125	180	44.00%	1,532	2,222	45.04%
			Total	1,351	2,017	49.30%	281	180	-35.94%	126	180	42.86%	1,540	2,230	44.81%
Foz do Iguaçu	Puerto Iguazu	AR	Imp. PTN	24,792	25,361	2.30%	2,317	2,185	-5.70%	2,512	2,185	-13.02%	29,531	29,915	1.30%
			Exp. PTN	8,460	14,000	65.48%	1,445	1,041	-27.96%	1,196	1,041	-12.96%	9,742	16,615	70.55%
			Total	33,252	39,361	18.37%	3,762	3,226	-14.25%	3,708	3,226	-13.00%	39,273	46,530	18.48%
Foz do Iguaçu	Ciudad del Leste	PY	Imp. PIA	23,606	28,533	20.87%	2,607	2,488	-4.56%	3,408	2,488	-27.00%	28,590	34,825	21.81%
			Exp. PIA	64,239	58,702	-8.62%	6,500	6,414	-1.32%	7,848	6,414	-18.27%	76,248	74,037	-2.90%
			Total	87,845	87,235	-0.71%	9,107	8,902	-2.20%	11,256	8,902	-20.82%	104,838	108,862	-3.82%
Foz do Iguaçu	P. Iguazu/C. del Este	PY	Imp. OPN. PIA	47,958	38,652	-19.40%	5,928	5,501	-7.20%	6,603	5,501	-16.69%	59,852	49,101	-17.96%
			Total	135,803	125,887	-7.30%	15,035	14,403	-4.20%	17,859	14,403	-19.35%	164,690	157,963	-4.08%
			AR/PY Total PIA+PTN	169,055	165,248	-2.25%	18,797	17,629	-6.21%	21,567	17,629	-18.26%	203,963	204,493	0.26%
Santa Helena	Porto Índio	PY	Importação	15,928	16,065	0.86%	2,266	2,734	20.65%	1,946	2,734	40.49%	20,843	20,206	-3.06%
			Exportação	1,084	271	-75.00%	10	1	-90.00%	28	1	-96.43%	1,456	623	-57.21%
			Total	17,012	16,336	-3.97%	2,276	2,735	20.17%	1,974	2,735	38.55%	22,299	20,829	-6.59%

 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-out 2021	jan-out 2022	Δ	set 2022	out 2022	Δ	out 2021	out 2022	Δ	nov/2020 out/2021	nov/2021 out/2022	Δ
Guairá	Salto del Guairá	PY	Importação	15,588	18,807	20.65%	2,754	2,350	-14.67%	2,089	2,350	12.49%	19,573	22,406	14.47%
			Exportação	1,616	1,883	16.52%	251	140	-44.22%	226	140	-38.05%	2,135	2,237	4.78%
			Total	17,204	20,690	20.26%	3,005	2,490	-17.14%	2,315	2,490	7.56%	21,708	24,643	13.52%
Aceguá	Aceguá	UY	Importação	4,471	2,631	-41.15%	421	305	-27.55%	418	305	-27.03%	5,316	3,547	-33.28%
			Exportação	1,058	1,543	45.84%	239	227	-5.02%	122	227	86.07%	1,280	1,821	42.27%
			Total	5,529	4,174	-24.51%	660	532	-19.39%	540	532	-1.48%	6,596	5,368	-18.62%
Barra do Quaraí	Bella Unión	UY	Importação	171	129	-24.56%	0	0	#DIV/0!	42	0	-100.00%	261	138	-47.13%
			Exportação	1,075	421	-60.84%	80	51	-36.25%	133	51	-61.65%	1,373	693	-49.53%
			Total	1,145	554	-51.62%	29	14	-51.72%	101	14	-86.14%	1,428	826	-42.16%
			Impo vazio	261	413	58.24%	45	42	-6.67%	10	42	320.00%	353	427	20.96%
			Expo vazio	1,246	550	-55.86%	80	51	-36.25%	175	51	-70.86%	1,634	831	-49.14%
Chuí	Chuy	UY	Importação	5,233	5,892	12.59%	805	673	-16.40%	565	673	19.12%	6,321	6,839	8.19%
			Exportação	20,548	23,193	12.87%	2,394	2,492	4.09%	2,304	2,492	8.16%	24,891	27,989	12.45%
			Total	25,781	29,085	12.82%	3,199	3,165	-1.06%	2,869	3,165	10.32%	31,212	34,828	11.59%
Jaguarão	Rio Branco	UY	Importação	10,164	11,498	13.12%	1,431	1,445	0.98%	1,227	1,445	17.77%	12,861	13,712	6.62%
			Exportação	13,885	14,078	1.39%	1,679	1,603	-4.53%	1,511	1,603	6.09%	16,998	17,275	1.63%
			Total	24,049	25,576	6.35%	3,110	3,048	-1.99%	2,738	3,048	11.32%	29,859	30,987	3.78%
Quaraí	Artigas	UY	Importação	1,016	1,318	29.72%	211	152	-27.96%	61	152	149.18%	1,398	1,456	4.15%
			Exportação	289	264	-8.65%	34	24	-29.41%	80	24	-70.00%	352	359	1.99%
			Total	1,305	1,582	21.23%	245	176	-28.16%	141	176	24.82%	1,750	1,815	3.71%
			Impo vazio	171	185	8.19%	13	18	38.46%	36	18	-50.00%	194	264	36.08%
			Expo vazio	758	946	24.80%	149	144	-3.36%	39	144	269.23%	1,059	1,056	-0.28%
Santana do Livramento	Rivera	UY	Importação	3,260	2,933	-10.03%	342	374	9.36%	302	374	23.84%	4,001	3,499	-12.55%
			Exportação	6,459	6,163	-4.58%	659	635	-3.64%	667	635	-4.80%	7,793	7,574	-2.81%
			Total	9,719	9,096	-6.41%	1,001	1,009	0.80%	969	1,009	4.13%	11,794	11,073	-6.11%
Corumbá	Puerto Suarez	BO	Importação	8,636	13,323	54.27%	1,468	713	-51.43%	1,305	713	-45.36%	10,002	15,793	57.90%
			Exportação	27,824	31,247	12.30%	3,188	2,423	-24.00%	2,965	2,423	-18.28%	33,550	37,369	11.38%
			Total	36,460	44,570	22.24%	4,656	3,136	-32.65%	4,270	3,136	-26.56%	43,552	53,162	22.07%

Fluxo de veículos



feriados internacionais

janeiro

					
Domingo, 1º Ano Novo	Domingo, 1º Ano Novo	Domingo, 1º Ano Novo	Domingo, 1º Ano Novo	Domingo, 1º Ano Novo Sexta, 6 Dia das Crianças	Domingo, 1º Ano Novo

fevereiro

					
Segunda, 20 Carnaval Terça, 21 Carnaval	Sem feriados	Sem feriados	Segunda, 27 Dia dos Heróis da Pátria	Segunda, 20 Carnaval Terça, 21 Carnaval	Segunda, 20 Carnaval Terça, 21 Carnaval

março

					
Sexta, 24 Dia da Memória pela Verdade e Justiça	Sem feriados	Sem feriados	Sem feriados	Sem feriados	Sem feriados

internacional

Quantidade de empresas habilitadas ao Transporte Internacional

Brasileiras							
AR	BO	CL	PY	PE	UY	VE	Total
602	189	393	418	88	406	12	2.108
Estrangeiras							
AR	BO	CL	PY	PE	UY	VE	Total
498	290	203	264	41	152	4	1.452

Data base: 2 de dezembro/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) 9 9695-9917



Troca de experiências, networking e benchmarking.

*CASOS DE SUCESSO, TENDÊNCIAS
E INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS
PARA O SETOR DE TRANSPORTE.*

TEM AÍ O

Rede Alumni do Transporte

EM BRASÍLIA
Março de 2023

O TRANSPORTE
MOVE O BRASIL,
E A EDUCAÇÃO
TRANSFORMA
O TRANSPORTE.

ITL | Instituto de
Transporte
e Logística

DESENVOLVENDO PESSOAS E
ORGANIZAÇÕES DO TRANSPORTE

itl.org.br