

704 mil caminhões cruzaram as fronteiras do Mercosul em 2022



**Modal rodoviário
cresceu 34%
em onze anos**

Possuímos uma equipe especializada para atender as demandas relacionadas ao transporte rodoviário internacional de cargas.

Entre em contato conosco. Estamos à disposição para atendê-lo(a)!



Katielli Saraiva

Comunicação

comunicacao@abti.org.br
(55) 3413-2828 ramal 202
+55 (55) 98156 0000



Gladys Vinci

Diretoria Executiva
internacional@abti.org.br
(55) 3413-2828 ramal 206



Marília Salgueiro

Comercial e Eventos
comunicacao@abti.org.br
(55) 3413-2828 ramal 206
+55 (55) 98156 0000



Gladenir Vargas

Secretaria Executiva
secretaria@abti.org.br
(55) 3413-2828 ramal 206
+55 (55) 98116 6787



Rafaela Deponti

Legislações e Secretaria
abti@abti.org.br
(55) 3413-2828 ramal 202
+55 (55) 98156 0000



Amarildo Fernandes

Financeiro
financeiro@abti.org.br
(55) 3413-2828 ramal 207
+55 (55) 99988 1982



Helly Caffarati

Financeiro
financeiro@abti.org.br
(55) 3413-2828 ramal 207
+55 (55) 99988 1982



Diana Espíndola

Licenças
licencas@abti.org.br
(55) 3413-2828 ramal 204
+55 (55) 98116 0436



Gabrielly Correia

Registros e Certificação Digital
registros@abti.org.br
(55) 3413-2828 ramal 205
+55 (55) 98141 0123



Nicolle Vieira

Registros
registros@abti.org.br
(55) 3413-2828 ramal 209
+55 (55) 98141 0123



Taciana Machado

Licenças e Certificação Digital
licencas@abti.org.br
(55) 3413-2828 ramal 203
+55 (55) 98116 0436

O transporte não suporta financiar a falta de dólares



A handwritten signature in black ink, likely of Francisco Carlos Gonçalves Cardoso.

Francisco Carlos Gonçalves Cardoso
Presidente da ABTI

Historicamente referimos que o transporte é o termômetro da economia. No que se refere ao transporte rodoviário internacional de cargas, mede a temperatura do Mercosul. Estamos passando por um período incomum deste paradigma da aferição de atividade econômica neste mercado. A escassez de dólares há anos atormenta as autoridades argentinas. Ao fazer uma pequena retrospectiva, verifica-se que muitas têm sido as medidas das autoridades econômicas do país vizinho cujo propósito tem sido postergar pagamentos em moeda americana. Também existem ações para viabilizar ingressos da mesma, visando manter saldo para suas relações comerciais com o exterior. Atrasos na emissão de licenças de importação, restrições e formalidades incondizentes com a ideia de um mercado comum, vêm se acumulando.

A aceleração da desvalorização do peso argentino é um sinal objetivo que a escassez de dólares se acentuou. E o sintoma febril foi além do intercâmbio comercial: desembarcou no transporte internacional das mercadorias. As formalidades protelatórias somam 150 dias para liberar o valor do frete. Porém na prática, podem ir muito além. Este fato, por si só, ameaça sobremaneira a liquidez das empresas de transporte de cargas. Mas a questão é ainda mais grave, ao se considerar que não se descortina uma solução para os próximos tempos, sejam meses, ou anos.

“Sejam quais forem as medidas de apoio ao maior parceiro do Brasil no Mercosul, o transporte precisará ser incluído”

O ecossistema do Mercosul depende de economias saudáveis. E a concepção de sócios de um mercado comum passa pelo apoio entre eles. O presidente Lula, no primeiro momento desta crise, declarou que o Brasil não deve prescindir de um parceiro comercial como a Argentina. É uma interpretação acertada quando se pensa no Mercosul. E o modal rodoviário de cargas,

representado pela ABTI, tem se empenhado em sensibilizar o governo brasileiro de que a nossa atividade é parte indissociável do comércio com a Argentina, tanto quanto com os demais países do bloco. Sejam quais forem as medidas de apoio ao maior parceiro do Brasil no Mercosul, o transporte precisará ser incluído. Sem transporte, não haverá o mercado comum. As empresas de transporte e logística não tem caixa para financiar a falta de dólares que lhes cabe, ao prestar serviços para importadores e exportadores da Argentina.

A temperatura está alta. Antitérmicos são indispensáveis.

sumário



ANO XVII - EDIÇÃO 68 - 2023

Obra da sede pronta...
só pelos retoques e mobília



6

Argentina contingencia
pagamento de fretes por falta
de dólares. Situação ameaça o
transporte rodoviário



8

Transporte rodoviário de cargas amplia sua participação modal no Mercosul

18



Crescimento acentuou-se
a partir da pandemia



ABTI

Associação Brasileira
de Transportadores
Internacionais

DIRETORIA EXECUTIVA
Presidente

Francisco Carlos G. Cardoso

Vice-Presidente

Glademir Zanette

Diretor Administrativo

Nolar Vicente Sauer

Diretor Técnico

Marcelo Gaspari (*in 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

Flavio Vasconcelos dos Santos

CONSELHO DIRETOR

Diretores

Francine Roman

Matías Ferrari

Clóvis Dall'Agnol

Lenoir Gral

Juan Carlos Castro Pastor

Fernando Cordenonsi

Osni Roman

CONSELHO FISCAL

Presidente do Conselho Fiscal

Valmor Scapini

Conselheiro Fiscal Efetivo

Rubem de Carvalho Maidana

Giovane Lindemayer de Oliveira

Conselheiro Fiscal Suplente

Hélio José Branco de Matias

Edgardo José Gasparrini

CONSELHO EDITORIAL ABTI

Diretor Administrativo

Nolar Vicente Sauer

Diretora Executiva

Gladys Vinci

Secretária Executiva

Glademir Vargas

Jornalismo

Katielli Saraiva

COMERCIAL

Marília Salgueiro

comunicacao@abti.org.br

REDAÇÃO

Editor Responsável

Jornalista Paulo Ziegler

paulo@plusagencia.com.br

PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃO

Plus Comunicações

ARTE

Cid D'Ávila

IMPRESSÃO

Ideograf Grafica e Editora Gaúcha Ltda

Tiragem desta Edição

3.000 exemplares



SGT 5 não avança. Condesul
exorta mais celeridade

16



ANTT anuncia pesagem
de caminhões sem parar em
postos de controle

29

ENTREVISTA

Economista Sheila Bonne, especialista em Comércio Exterior,
considera o Mercosul apenas como uma experiência

10

ECONOMIA

Argentina em crise ameaça o Mercosul

14

TRANSPORTE

Artigo sobre marco regulatório do transporte, por André Maia/ANTT

25

RECURSOS HUMANOS

Relatório internacional destaca importância da criatividade
como atributo profissional

28

TRANSPORTE

BR 290 terá 115 km duplicados até 2026

29

GERAIS

Seminário Procomex reitera foco em fronteiras mais ágeis

31

ASSOCIADOS

Letsara desenvolve programa social e ambiental

32

GERAIS

Associação encaminha demandas de infraestrutura
ao ministro dos Transportes

33

FLUXO TRIC

Transporte Rodoviário Internacional reduz 10%
nos primeiros 5 meses de 2023

36

A obra em retoques, jardinagem e alvará

A obra da sede está concluída. Como em outras edificações, as intervenções remanescentes dizem respeito a complementos e retoques. A calçada está sendo concluída, assim como a instalação de uma parrilha. Outros detalhes de acabamento, como pias da cozinha, tanque externo e os pergolados também são providências em curso.

Segundo Gladys Vinci, diretora executiva, os móveis já foram comprados, e ao longo do mês de julho deverão ser entregues.

Além dos aspectos construtivos, a solicitação do alvará será encaminhada logo após a conclusão da parrilha. Já o PPCI, está prestes a ter a emissão do certificado despachada pelos bombeiros.

A diretora acrescenta que a jardinagem iniciou com a plantação de árvores na parte frontal do prédio. Este serviço só será completado quando a Associação estiver funcionando no prédio, pois do contrário haveria a necessidade de visitas diárias

para cuidar das plantas.

A arquiteta Vitória Amarante destaca que os materiais de construção e os acabamentos da edificação são todos de qualidade, assinalando que se trata de uma obra ecologicamente correta devido à coleta das águas das



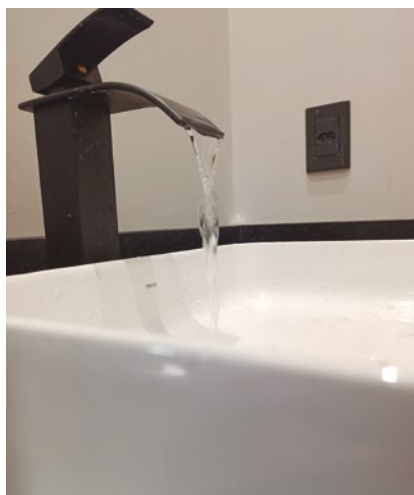
chuvas, energia solar e a parte tecnológica.

Sobre a concepção arquitetônica, ela ressalta que a ideia foi transmitir o aspecto de escritórios, porém com certo ar de descontração e acolhimento. “Um ponto importante foi trazer para a edificação características da entidade como a cor marcante do azul marinho presente no logotipo, contrastando com cores claras, e revestimentos que remetam a descontração do ambiente corporativo”, completa a arquiteta.

A inauguração oficial da sede será em outubro, no mesmo dia do Congresso.



“Jardinagem iniciou com a plantação de árvores na parte frontal do prédio”



SÓCIOS BENEMÉRITOS 

CATEGORIA OURO



BRASPRESS
INTERNATIONAL



CATEGORIA PRATA



CATEGORIA BRONZE





Presidente da ABTI e diretor da CNT tiveram reunião na embaixada da Argentina em Brasília

Restrições cambiais da Argentina ameaçam o transporte rodoviário de cargas

As reservas cambiais da Argentina há muitos anos são baixas. Nos últimos dois, houve sinais de agravamento. A maior evidência é o aprofundamento da desvalorização do peso argentino. O mercado é inexorável nestas horas. Aspectos sutis vinham dando sinais da deterioração das reservas em dólares. As licenças de importação já vinham sendo represadas, com liberações retardadas para manter o fôlego financeiro.

Em 2023 o ambiente de aperto transcendeu as importações argentinas e incorporou o serviço de transporte de cargas nos mecanismos de contingenciamento das reservas em dólares. Os prazos administrados pelo Banco Central da Argentina já estabeleciam desde

20 de abril, um período de 90 dias para a liberação dos pagamentos dos fretes. Em 18 de maio, a novidade foi a implantação do SIRASE - Sistema de Importações da República Argentina e Pagamentos por Serviços no Exterior, pelo qual as restrições de transferências por serviços de frete para transportadoras brasileiras foram alongadas em mais 60 dias.

A ABTI apurou que desde um comunicado emitido pelo Banco Central da Argentina em 12 de junho, no qual reiniciou os prazos para análise do SIRASE, somente foram autorizadas transferências correspondentes à prestação de serviços de fretes de exportações argentinas. A circunstância e tais fatos ampliaram as incertezas aos transportadores brasileiros.

Ainda no mês de junho, a Associação promoveu uma reunião híbrida com seus associados. Os problemas estavam cada vez mais claros. As novas exigências para transferências de serviços de fretes têm como escopo o adiamento da remessa dos valores. A direção da ABTI abriu inúmeras frentes de interlocução na busca do encurtamento dos prazos definidos pelo Banco Central da Argentina.

Em 22 de junho, o presidente Francisco Cardoso, acompanhado do diretor de Relações Institucionais da CNT, Valter Luís de Souza, foi recebido em Brasília pelo ministro Rodrigo Bardoneschi, chefe do Departamento Econômico e Comercial da Embaixada da Argentina. O diplomata assegurou que encaminharia aos órgãos competentes de Buenos Aires os pleitos dos transportadores internacionais do Brasil.

Também foram feitos contatos na Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) e no Ministério de Relações Exteriores para viabilizar que a pauta do transporte fosse incluída na reunião dos presidentes do Brasil e da Argentina, ocorrida em 26 de junho.

Ao final deste encontro dos presidentes, a imprensa brasileira noticiou que Alberto Fernandez voltou para a Argentina sem uma ajuda definida para a falta de moeda americana. Os registros da cobertura jornalística indicam que o

principal problema para um aporte do BNDES é a falta de garantias.

O presidente Lula fez menção de disponibilizar linhas de financiamento aos exportadores brasileiros, em nome de não se perder mercado. A ABTI passou a pleitear a inclusão do TRIC em linhas de crédito em dólares, como forma de mitigar a descapitalização provocada pelo alongamento do pagamento dos fretes para a Argentina.

Ainda no mês de junho, o deputado estadual do RS, Frederico Antunes, entregou ofício ao governador do RS, Eduardo Leite, solicitando que intercedesse junto ao vice-presidente Geraldo Alckmin,

com quem teve reunião em 29 de junho. O Ministério dos Transportes foi instado a ir ao encontro de uma saída para o problema.

US\$ 50 milhões represados mensalmente

Em entrevista ao jornal Zero Hora/RS em 12 de junho, o presidente da ABTI estimou que este ciclo de represamento dos pagamentos já acumulava um passivo de US\$ 150 milhões, que mensalmente soma outros 50 milhões. “Tem empresas desistindo de fazer frete para a Argentina” alertou Cardoso.

O presidente da Associação

pondera que o transporte rodoviário de cargas é uma atividade essencial. Lembra que a pandemia plasmou a importância da atividade. Foi o único setor econômico habilitado a prosseguir trabalhando além das fronteiras, no auge da crise sanitária. Cardoso trabalha para que o setor, em conjunto com as autoridades brasileiras, consiga sensibilizar o governo argentino visando reduzir para 75 dias este prazo de 150 dias para a liberação dos pagamentos. “Precisamos ter empatia com os problemas econômicos que afligem a Argentina, e confiamos num desfecho favorável para este problema”, acrescenta ele.

ABTI recomenda renegociar para que fretes sejam pagos no Brasil

Frente à incerteza de quando as dificuldades econômicas da Argentina terão uma solução, mesmo com todas as ações empreendidas para buscar uma alternativa para a viabilidade dos pagamentos dos fretes, a Diretoria da ABTI emitiu em 17 de junho um comunicado aos seus associados. A recomendação de negociar o pagamento dos

fretes no Brasil é uma alternativa que não dependerá da realidade financeira da Argentina, e nem das políticas que venham a ser adotadas. Trata-se, pois, de uma opção segura, tanto para os prestadores de serviços quanto aos operadores do comércio exterior.

A seguir reproduzimos o comunicado:

“Considerando todos os comunicados emitidos pelo Banco Central da República Argentina – BCRA, referentes ao SIRASE – Sistema de Importações da República Argentina e Pagamentos por Serviços no Exterior, que está restringindo transferências por serviços de frete para transportadoras brasileiras;

Considerando as informações sobre as escassas reservas financeiras da Argentina, que se somam à instabilidade econômica e política diante do período eleitoral para eleger o(a) presidente, membros do congresso nacional e governadores(as) da maioria das províncias;

Considerando os prazos já previstos nos Comunicados emitidos pelo BCRA (90 dias) assim como o prazo adicional para aprovação do SIRASE para dar acesso ao mercado de câmbios para cursar a remessa dos pagamentos de serviços de fretes (60 dias);

Considerando o risco iminente de uma desvalorização da moeda (o peso), que poderá ser absorvido pelo setor de transporte enquanto aguarda-se a efetiva transferência dos valores correspondentes à prestação de serviços; e

Por fim, cientes que a situação independe da capacidade econômica/financeira dos clientes que contratam os serviços de transporte, a Associação sugere aos seus associados que toda operação bilateral realizada com a Argentina seja negociada para que o **incoterm** garanta o pagamento no Brasil.

“O crescimento e desenvolvimento de um país depende do comércio exterior”



Sheila Bonne é Mestre em economia internacional, especialista em negócios internacionais e administradora de empresas. Professora. Canal do youtube @sheilabonne.

Profissional no comércio exterior há mais de 15 anos, com vasta experiência em importação, exportação, outsourcing, regimes aduaneiros especiais, abertura de mercados e operações no exterior. Atualmente dedicada a consultoria, assessoria e capacitação de equipes.

Cenário do Transporte: *O Mercosul é uma experiência bem sucedida?*

Sheila Bonne: O Mercosul completou 32 anos no dia 26/03/2023, desde a assinatura do Tratado de Assunção. Ao longo de 32 anos este bloco ainda enfrenta dificuldades para ser uma Zona de Livre Comércio, que é a primeira etapa para integração dos blocos econômicos. Até os dias atuais enfrentamos diversas barreiras e protecionismos para a entrada de produtos e serviços dentro dos países membros do Mercosul. Entendo que o bloco é uma experiência, somente.

Cenário do Transporte: *A desproporcionalidade de tamanho das economias de cada país deste bloco dificulta esta integração?*

Sheila Bonne: Sim, os interesses e as realidades de cada país membro do bloco são distintas. O fato dos países estarem vinculados ao bloco Mercosul impossibilita a liberdade para validar acordos comerciais de forma individual. É fato que o comércio entre os países membros do Mercosul aumentou desde a sua consolidação, mas a pergunta que precisa ser feita deveria ser, quais fatores motivaram este crescimento comercial? Se a resposta estiver vinculada a competitividade, ótimo, porém, se a resposta evidenciar altas tarifas do Imposto de Importação, cabe avaliar.

Cenário do Transporte: *Sistemas aduaneiros complexos e protecionistas não conspiram contra uma evolução do bloco?*

Sheila Bonne: Sim, conspiram contra. Precisamos observar que sistemas aduaneiros complexos e barreiras protecionistas em demasia não são saudáveis e não mostram segu-

rança e proteção para com a indústria local e consumidores finais, mas sim um retrocesso econômico e de estagnação no desenvolvimento e crescimento dos países. Ter controle e rastreabilidade das informações e movimentações é necessário, porém precisam ocorrer sem gerar danos aos contribuintes.

Cenário do Transporte: *Em que medida integração econômica e protecionismo não se coadunam?*

Sheila Bonne: Integração econômica e protecionismo divergem completamente, pois enquanto um defende a ideia de economia e comércio livre entre os países, o outro restringe as importações criando barreiras que impedem ou que aumentam os custos ao ponto de inviabilizar a operação de importação e desenvolvimento da economia.

Cenário do Transporte: *O modal rodoviário de cargas tem destacado protagonismo na logística dentro do Mercosul, sobretudo para as cargas industriais. Verifica-se que o Brasil tem na América do Sul o grande mercado para seus manufaturados. Estamos perdendo competitividade nos grandes mercados mundiais?*

Sheila Bonne: O Brasil tem um déficit de produtividade que prejudica sua performance e competitividade junto a grandes mercados mundiais. Quando analisamos que o Brasil pode atender os países da América do Sul através do modal rodoviário, posicionamos ele como um parceiro para multimodais, o que possibilita ao importador analisar diferentes opções e custos logísticos nas suas importações. A ampla área territorial do Brasil também proporciona maior competitividade através da agilidade logística. O tempo de transporte menor, com destaque ao modal rodoviário, permite ao importador melhor gestão do seu estoque e fluxo de caixa, e essas duas variáveis são tão importantes quanto o preço de compra do produto.

Cenário do Transporte: *O Mercosul já proporcionou intercâmbios comerciais anuais de até USD 48 bi (2011). Nos últimos 10 anos a média foi de USD 34,5 bi/ano. A China está tomando espaço em cada um dos países do bloco, inclusive no Brasil. Este processo é inexorável? Qual o futuro destas relações regionais?*

Sheila Bonne: Entendo que é necessária uma revisão completa do Tratado de Assunção, pois como mencionado anteriormente, é inadmissível que um bloco econômico com 32 anos ainda enfrente problemas básicos para ser uma Zona de Livre Comércio. Adequações precisam ser implementadas para manter ou não este acordo entre os países membros do Mercosul.

“O tempo de transporte menor, com destaque ao modal rodoviário, permite ao importador melhor gestão do seu estoque e fluxo de caixa”

A falta de ações claras, ágeis e factíveis para fortalecer o bloco e as economias dos países membros oferece oportunidades para que o comércio com países terceiros, neste caso a China, sejam reforçados e passem a ter uma representatividade cada vez maior perante os países membros.

Cenário do Transporte: *Por que o Brasil tem um baixo protagonismo no comércio mundial?*

Sheila Bonne: Observo alguns pontos que auxiliam o Brasil e ter um baixo protagonismo no comércio internacional, como: baixa produtividade; elevada carga tributária; altos custos logísticos; dependência pelo modal rodoviário; falta de conhecimento sobre as etapas e demandas para operar no comércio exterior; planejamento de curto prazo; morosidade por parte dos intervenientes.

Cenário do Transporte: *Recentemente uma representação diplomática de uma entidade relacionada ao comércio multilateral da América do Sul disse que em matéria de negócios*

o Brasil é um país pragmático, que não perde o foco de seus objetivos. A Sra. concorda com esta impressão? Motivos?

Sheila Bonne: Eu concordo que a iniciativa privada não perde o foco e busca auxílio, via entidades setoriais e governo, para que o trabalho e as oportunidades necessárias para o desenvolvimento dos diferentes setores no comércio exterior aconteçam. Observo que as oportunidades partem através destes “gritos de socorro” das empresas privadas.

Cenário do Transporte: *Modelos ideológicos descompassam nossa política de comex?*

Sheila Bonne: Sim. Comércio exterior é planejamento econômico, estratégico e de desenvolvimento do país inteiro e não deveria sofrer alterações a cada quatros anos (no caso Brasil) por ideologia política. A vida de todos nós depende do comércio exterior e para demonstrar essa afirmação provoco a seguinte reflexão: se você é empresário e não importa diretamente, avalie bem, pois é grande a possibilidade de estar comprado seus insumos de um importador; se a sua empresa não exporta, talvez seja somente por não ter a exportação como estratégia no negócio; já você, enquanto pessoa física, dá uma olhadinha para dentro de casa para ver quantos “made in” irá encontrar. Tenho convicção do quanto o crescimento e desenvolvimento de um país depende do comércio exterior. É lamentável permitir que modelos ideológicos definam o futuro de uma nação.

Cenário do Transporte: *A participação na OCDE poderá arejar nossa presença no comércio exterior? Trará benefícios regionais para a América do Sul?*

Sheila Bonne: Sim, a presença do Brasil na OCDE exige readequação na área aduaneira. Nesta readequação podemos mencionar a necessidade de uma economia mais aberta, competitiva, sustentável e transparente, aumento das pequenas e médias empresas no comércio internacional e diminuição de barreiras comerciais. O Acordo de Facilitação do Comércio (AFC)



já é um grande passo dado para esta readequação aduaneira, pois tem o propósito de conferir uma maior transparência na relação entre governos e operadores de comércio exterior, e reduzir impactos burocráticos sobre importações e exportações. Dois importantes impactos já evidenciados pelo AFC no dia a dia do Comércio Exterior são: 1) Programa de Operador Econômico Autorizado - OEA; e 2) Portal Único do Comércio Exterior. Observa-se que muitas empresas já estão obtendo ganhos através dessas duas adequações.

Países da América do Sul que já são membros da OCDE são Chile e Colômbia, enquanto o Brasil, Argentina e Peru estão em abertura do processo de Adesão. Há possibilidade desses cinco países participarem da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico, o que acredito ser um fato marcante e uma alavancagem desses países para o comércio mundial, porém, falando de Brasil, há muito trabalho interno para ser feito. Este movimento exige um planejamento estratégico, com ações mapeadas e auditadas para execução em prazo factível e sem entraves partidários.

Conectando o sucesso do seu negócio ao conhecimento tributário especializado.

Se você busca uma assessoria tributária especializada, a Assertt é a escolha certa para alavancar o crescimento do seu negócio no setor de transporte. Confie em quem entende do assunto e garanta uma gestão tributária eficiente e transparente.



Descubra o **poder da assertividade** tributária.
Entre em contato e saiba mais.



45 3223 5585 • 45 3306 9552



assertt.assessoria



www.assertt.com.br

"O Mercosul não pode ganhar com um dos sócios em crise"



**Por Hernan Neyra
Economista e professor da Universidade
Nacional de Buenos Aires - UBA*

O problema é que dois em cada três pesos do orçamento se destinam a gastos sociais que incluem planos sociais, aposentadorias e pensões (45% do orçamento nacional), subsídios, saúde e outros.

**É autor do livro "Dilemas para la profundización del Mercosur: problemas de integración monetaria"*

Antes da seca de 2022, o FMI esperava que a economia argentina crescesse 3% este ano. Agora espera que ela estagne ou caia muito ligeiramente. E isso gera menos exportações e menos dólares. E o problema de longo prazo é que a estrutura produtiva argentina não mudou e continua dependendo de atividades primárias.

Na conjuntura, a situação mais grave que a economia argentina enfrenta é a inflação, que está atingindo valores de 100% ao ano. O perigoso é que a inflação parece ter um patamar mensal cada vez mais alto. Em abril passado, a inflação foi de 8,4%, que é a maior registrada neste século. Com taxas de mais de 6% mensais, fica difícil fazer cálculos econômicos no médio prazo.

No entanto, os preços no atacado haviam registrado quedas nos primeiros três meses do ano. Mas a enorme incerteza em relação ao valor do dólar fez com que todas as variáveis acelerassem em abril. No varejo, os preços crescem desde dezembro.

Desde 2010, tivemos uma inflação crescente que só foi desacelerada pela pandemia de COVID. Assim, passamos mais de uma década com uma inflação de mais de 25% ao ano, e em alta. E nos últimos anos, que não ficou abaixo de 50% anuais. Neste ambiente inflacionário, todos os comportamentos estão se adaptando à inflação e é cada vez mais difícil controlá-la.

Nosso problema é que ninguém sabe qual é a melhor alternativa para sair deste processo. As propostas de planos econômicos são muito antagônicas. Temos quem acredite que resolvendo o déficit fiscal, com menos gastos públicos e menos emissão de dinheiro, os problemas estariam resolvidos, e a economia cresceria rapidamente. No entanto, o endividamento externo significa que o esforço para ter que reduzir os gastos públicos é maior. Durante a presidência de Macri, o déficit primário (despesas diárias do setor público) foi transformado em déficit financeiro (porque o pagamento de juros da dívida aumentou). No orçamento de 2023, as rubricas para pagamento de juros da dívida externa subiram 25%, atingindo 10% do total do orçamento nacional, levando mais do que a totalidade do orçamento da administração pública e dos serviços de defesa e segurança.

Assim, ao não conseguir baixar facilmente o déficit financeiro (porque não há dólares suficientes devido à seca, à taxa de câmbio baixa e à dificuldade de negociar reduções da dívida), o ajuste nos gastos fiscais deve ser enorme. O problema é que dois em cada três pesos do orçamento se destinam a gastos sociais que incluem planos sociais, aposentadorias e pensões (juntos representam 45% do total do orçamento nacional), subsídios, saúde e outros. Este ano, os beneficiários dos planos de trabalho abrangem mais de 1,3 milhão de pessoas. E há 2,5 milhões de pessoas recebendo ajuda alimentar. Com estes dados não parece realista que possam

existir cortes orçamentários que sejam aceitos pela população. O economista coreano Ha-Joon Chang esteve recentemente na Argentina e apontou que nossa forma de resolver conflitos sociais com a inflação é “preguiçosa” porque a inflação é uma forma lenta de ajuste. O dilema é enfrentar um alto custo político e social com o ajuste de choque ou um custo econômico com a inflação.

Penso que o desfecho só virá depois das eleições presidenciais, porque ninguém pode antecipar os resultados eleitorais. Estamos com um cenário de quatro espaços: um da direita, um do centro-direita, um do centro-esquerda e os demais, cada um com 25% dos votos. E dentro de cada espaço há projetos diferentes, com figuras diferentes e sem liderança forte. Assim, espera-se uma eleição com segundo turno, sem um projeto com apoio majoritário. Então, não se sabe se teremos um projeto industrialista ou orientado às exportações, ou ainda, se será um governo que favoreça o mercado interno, ou se irá com um ajuste recessivo para poder pagar a dívida externa, e se buscará um tipo de câmbio mais alto ou mais baixo. Nada pode ser conhecido presentemente.

Hoje, um acordo de governança convergente entre oposição e situação ainda parece muito distante. Dependerá dos resultados das eleições primárias e de seus resultados. Agora nenhum dos três espaços organizados em torno do ex-presidente Macri, ex-presidente Kirchner ou o deputado Milei, pode ter certeza de chegar ao segundo turno.

Portanto, ainda não há acordos, nem pontos em comum para serem priorizados, mas as diferenças são maiores do que as visões convergentes.

Mercosul e a Argentina

O Mercosul não pode ganhar com um dos sócios em crise. Ainda que as perspectivas econômicas para 2024 sejam boas, com crescimento econômico e ordenamento da economia devido à mudança nas expectativas políticas (vença quem vencer as eleições), haverá muitas tensões no processo de ajuste.

Além disso, a maior dependência financeira dos acordos com a China nos tornará mais dependentes de suas exportações. Há alguns meses, Rafael Cervoni, da Fiesp, disse que o problema da indústria argentina não era o Brasil, mas a China. E ele está certo. Nossos problemas cambiais estão nos tornando mais dependentes da China e há anos temos um déficit comercial permanente com eles: exportamos pouco e importamos muito.

Por outro lado, os mandatos de Bolsonaro e Fernández não tiveram muitos pontos em comum e isso afetou o comércio entre nossos países.

Não sabemos se o governo Lula terá um amigo ou aliado em nosso país, e isso pode afetar ainda mais nossa aliança estratégica. Mas sabemos que o Brasil está propondo uma moeda comum, pagamentos acelerados e outras formas de maior integração. Esperamos que daqui para frente se alinhem.

Setor empresarial clama por avanços do SGT 5



Buenos Aires sediou nos dias 13 e 14 de junho, a 63ª Reunião do SGT 5 do Mercosul. A ABTI participou do evento ao lado do Condesul - Conselho Empresarial de Transporte Rodoviário de Cargas do Mercosul, Bolívia e Chile. Segundo Gladys Vinci, diretora executiva, as negociações do setor não têm apresentado avanços, fato que preocupa a representação empresarial.

O encontro fora antecedido, como de hábito, de uma reunião preparatória. Naquela oportunidade o Condesul havia entregue um documento com uma série de pedidos de providências, todas elas, há muito, em pauta. O pleito não teve o efeito esperado, e a 63ª Reunião reafirmou a falta de sintonia dos representantes dos países diante daqueles para os quais negociam e legislam.

O contexto levou a que o Conselho Empresarial uma vez mais reiterasse suas pautas prioritárias. A carta clama por uma Agenda Alternativa que insira os

governos nos aspectos que efetivamente precisam ser resolvidos ou que necessitam avanços na busca de uma solução. (veja quadro)

Em tom de denúncia, os empresários solicitam a eliminação de “custódia e guarda” pois sua finalidade é puramente arrecadatória. Destacaram que a Argentina é o único Estado Parte do MERCOSUL e do ATIT, que aplica a norma de “Guarda, Custódia e Transporte”, impondo a retenção de caminhões até que a referida taxa seja paga. O documento sustenta que o controle deve ser realizado de acordo com as normas vigentes. As cobranças feitas aos supostos infratores devem ser



claramente discriminadas pelos órgãos de controle, configuradas pela regulamentação em vigor, e contemplando o direito de defesa dos transportadores.

Também foi demandado aos coordenadores nacionais do SGT 5 que avaliem a regulamentação vigente sobre a “Idade da Frota Automotiva”, aplicando a reciprocidade entre os Estados Partes e Associados.

A reunião do SGT 5 também perpassou um novo problema que inquieta as empresas brasileiras, com repercussões de grande monta. As medidas restritivas expressadas no Comunicado 7771 do Banco Central da República Argentina, estão afetando diretamente a atividade econômica das empresas. O Condesul lembrou a todos que o transporte de mercadorias foi declarado “atividade essencial” durante a pandemia. O setor não parou, a despeito de todas as limitações impostas por razões sanitárias. No entanto, o alargamento do prazo de pagamento dos fretes ameaça o fôlego econômico das empresas, antevendo-se que não poderão financiar a falta de dólares da Argentina, sobretudo porque os prazos alongados em 180 e até 360 dias inviabilizarão as operações de transporte. Em tom de clamor, o Condesul solicitou aos coordenadores que intercedam perante as autoridades argentinas para se buscar soluções alternativas para este tema crucial.

Reunião com o Chile

Em paralelo com a reunião ordinária do SGT 5, a representação brasileira reuniu-se a delegação do Chile para tratar de melhorias do transporte terrestre de cargas e de passageiros. Entre os avanços para o segmento de cargas foi acordada a alteração de regras para as composições de veículos que possibilitarão maior eficiência no transporte de cargas.

Pautas centrais do Condesul

- Agilização fronteiriça
- Insegurança nas rotas e passos de fronteira
- Revisão do regulamento sobre “Acesso à Profissão de Transportador”
- Simplificação e harmonização de regulamentos (incorporar mais virtualidade)
- Mercadorias Perigosas: atualização dos padrões, aceitação mútua de certificações
- Divulgação das Atas após as Reuniões do SGT 5
- Entrada urgente em vigor dos Acordos de Redução de Multas nos Estados Partes do MERCOSUL e do Acordo Internacional de Transporte Terrestre (ATIT)



CORRETORA DE SEGUROS ESPECIALIZADA

SEGURO DE CARGA: MAIS QUE UMA NECESSIDADE, UMA OBRIGAÇÃO!

Trabalhamos com seguros nacionais e internacionais, tendo como parceiras as maiores seguradoras do Mercosul e Conesul.

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.
Estamos prontos para atendê-los

Benefícios exclusivos
para associados



(51) 9 9391.7577 | (51) 9 9910.9947



rodosul@rodosulseguros.com.br



rodosulseguros.com.br



(51) 3028.3003

Av. Aureliano de Figueiredo Pinto, 575 Conj. 506. Praia de Belas.
Porto Alegre - Rio Grande do Sul



capa

Estatísticas dos últimos 11 anos mostram uma tendência quase linear de crescimento da participação do modal rodoviário de cargas no Mercosul. Mesmo diante de apreciáveis declínios de volume de negócios entre o Brasil e os demais sócios, o fluxo de caminhões evidencia crescimento regular. A pandemia acentuou esta tendência. Em 2022, 704 mil caminhões cruzaram as fronteiras, um recorde da série histórica. Problemas do modal marítimo como a falta de contêineres e a seca nos rios que compõem a navegação interior a partir do Paraguai, estão entre algumas das causas. Porém o crescimento de 34,6% nos últimos 11 anos aponta uma tendência afirmada do modal de transporte mais dinâmico e resiliente.

Fluxo de Transporte rodoviário internacional **cresce 34%** em onze anos

No mesmo período, o volume de negócios no Mercosul caiu 15%

Na série histórica de medição do intercâmbio comercial dentro do Mercosul, o maior valor atingido ocorreu no ano de 2011: US\$ 48 bilhões. Entre o ano de 2010 e 2013 os negócios estiveram aquecidos, sempre acima de US\$ 40 bilhões/ano. Porém desde 2014 o desempenho caiu, performando um valor médio de US\$ 34 bilhões/ano. Somente no ano passado o patamar de uma década atrás foi retomado: US\$ 40 bilhões.

Esta estabilidade dos negócios, ou mesmo declínio médio de 15% na última década, contrasta com a evolução do fluxo de caminhões nas fronteiras do Mercosul. Em 2011, o ano em que atingimos o maior volume de receita no Mercosul, 523 mil caminhões cruzaram as fronteiras. Ao longo da década compreendida entre 2011 e 2020, a média do fluxo TRIC se manteve estável, com 521 mil caminhões/ano. A pandemia mudou drasticamente o cenário. O modal rodoviário aumentou sua participação de 533 mil caminhões em 2020 para 662 mil em 2021 (+27%). E em 2022, atingiu novo recorde, com 704 mil caminhões (+6%).

Nos últimos 11 anos, o fluxo TRIC evoluiu 34,6%, diante de um intercâmbio comercial 15% inferior. Um fato relevante foi detectado a partir da pandemia. Houve um desequilíbrio apreciável nos sistemas de abastecimento e na logística do modal marítimo. Faltaram contêineres na América do Sul. E a oferta consolidada, organizada e dinâmica do modal rodoviário interna-

cional de cargas, ocupou a lacuna deixada pelo modal marítimo, dentro do Mercosul.

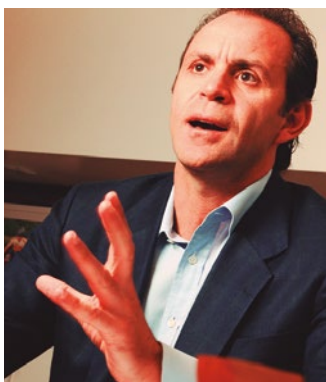
O modal rodoviário sempre teve um papel central no transporte de manufaturados. Em outras palavras, em cargas com maior valor agregado. Mas agora, alcançou novos negócios. O setor teve sua importância e competitividade reafirmadas junto aos players do comércio exterior.

O que era grande, está ainda maior.

Resiliência e competitividade incomparáveis

Andressa Scapini, diretora da Scala Logística, observa que nos últimos anos, face à complexidade administrativa do comércio internacional, e à fragilidade da infraestrutura em fronteira, em certas ocasiões colapsadas, os tempos de viagem aumentaram muito. Sua interpretação é de que o incremento do fluxo TRIC tem correlação com tais aspectos, pois são necessários mais veículos para executar o mesmo volume de transferência de bens. Na avaliação da diretora, o baixo crescimento do Brasil também contribuiu ao aumento do transporte internacional, pois houve uma alocação de mais caminhões nesse mercado, gerando um ambiente concorrencial mais forte.

Já o diretor da Gafor, Sérgio Maggi Jr, entende que o modal rodoviário reúne atributos que justificam o seu crescimento de participação no transporte internacional: a abrangência da malha, a disponibilidade de recursos, a flexibilidade de programação, a integração das adu-



Sérgio Maggi Jr



Edgardo José Gasparrini



Patrícia Costella

anas e a menor complexidade operacional, são alguns destes aspectos.

A redução do comércio internacional com países de outros continentes, fruto da recessão provocada pela pandemia mundo afora, resultou em estímulos aos negócios com parceiros da América do Sul, diagnostica Patrícia Costella, diretora executiva da Marvel Transportes. “Nesse âmbito, o modal rodoviário ainda oferece boas vantagens em termos de agilidade, segurança e praticidade no comércio entre países com fronteira terrestre, apesar de todos os desafios de qualidade das estradas e custos que enfrentamos”, interpreta a executiva, diante deste crescimento dos últimos anos.

Para Matias Ferrari, gerente geral Mercosul da BBM Logística, a palavra chave para o sucesso do modal rodoviário é sua característica de resiliência, que prevalece sobre os outros modais.



Para ele, isso permitiu a adaptação ao contexto e requerimentos dos clientes com maior agilidade, e desta forma aproveitar o incremento de comércio nesta região.

Já Edgardo José Gasparrini, diretor da Rigabras, agrega que a maior eficiência a custo razoável foi determinante para este crescimento.

“A desvalorização cambial do real ante o dólar, observada nesta última década, contribuiu positivamente para o crescimento da demanda pela exportação. Somado a isso, a drástica diminuição de oferta de embarcações ro-ro em decorrência da pandemia fez com que uma parte expressiva do volume que era transportado pelo modal marítimo migrasse para o modal rodoviário” explica Nicanor Comas, diretor da Tegma Logística.

Por sua vez, Jorge Lanzasova, diretor da Atrhol, analisa que o pós-período pandêmico e as variantes políticas, a falta de insumos devido à retração de outros modais de longo curso, gerando aumentos sucessivos nas rotas marítimas e aéreas, altas nas tarifas, e falta de linhas e feeders nas cadeias logísticas internacionais, favoreceram a procura por um transporte de entregas rápidas em regiões de vias rodoviárias e fronteiras secas, resultando neste crescimento fora da média do setor rodoviário.

Atributos como maior agilidade e flexibilidade, além da sua capilaridade exclusiva, pois alcança locais inacessíveis aos demais modais, são aspectos que Francine Roman, CEO da Transportes Silvio, qualifica como vantagens competitivas do modal rodoviário no Mercosul.



Matias Ferrari



Francine Roman

Ela acrescenta que a estrutura rodoviária também é mais desenvolvida do que a dos modais ferroviário e hidroviário. Francine destaca também que alguns problemas de operação ligados ao setor marítimo contribuíram para o crescimento do modal rodoviário.

Tendência de crescimento é sustentável?

“O crescimento do mercado de transporte no Mercosul se dará na proporção do crescimento do PIB dos países, que mais cedo ou mais tarde, deve ocorrer. Para nós, do modal rodoviário, o que importa é o efeito na economia da Argentina, o terceiro parceiro comercial do Brasil”, avalia Andressa Scapini.

A tendência de crescimento da política de comércio internacional tem sido favorável nas últimas décadas: considere-se aí também o fato de que o Brasil tem se expandido não apenas como fornecedor de commodities, mas também de produtos industrializados aos países vizinhos, e sob tais pressupostos, é possível vislumbrar um crescimento sustentável do modal rodoviário no Mercosul, argumenta Patrícia Costella.

Matias Ferrari, da BBM Logística, igualmente acredita que uma tendência de crescimento se mantenha na próxima década. “O potencial econômico de nossa região, com recursos naturais, diversidade de indústrias, população em crescimento, os acordos de livre comércio que estão em negociação com outros países e regi-

ões, as obras de infraestrutura que ficarão prontas nos próximos anos, entre outros, são todos bons pontos de partida para que a tendência de crescimento se mantenha, aí incluindo o Mercosul, sustenta ele.

Francine Roman também acredita que a tendência de crescimento do TRIC no Mercosul persistirá na próxima década, impulsionada pela demanda das empresas que dependem ou passaram a optar por essa modalidade de transporte.

Já Sérgio Maggi, entende que a tendência de crescimento será influenciada por decisões que devem ser tomadas em relação aos investimentos em infraestrutura, nas renovações das concessões das aduanas, na inovação de sistemas e integrações com transportadoras e embarcadores, na dissolução dos entraves nas licenças de importação e nas remessas de divisas e nas mudanças políticas e de regulamentações que virão nos próximos anos nos países membros. Ou seja, o diretor da Gafor observa o ecossistema do modal como determinante de maiores avanços.

Trazendo uma observação mais abrangente do contexto de crescimento verificado nos últimos anos, Nicanor Comas estima que a reposição de embarcações que foram descontinuadas durante a pandemia em razão da falta de contêineres, pode demorar ainda uns dois ou





Nicanor Comas



Andressa Scapini



Jorge Lanzasova

três anos. Enquanto isso não ocorrer, persistirá um crescimento nominal do modal rodoviário.

Concorrência aumentou

Os gargalos ocorridos no modal marítimo, por efeito da pandemia, elevaram a demanda do modal rodoviário no Mercosul. Esse aumento fez subir o valor dos fretes. Isso atraiu novas transportadoras ao segmento. Pelos fatos acima, Sérgio Maggi considera necessário que as empresas trabalhem em busca de eficiência, inovação e qualidade, para que seus serviços e rentabilidade as mantenham nesse segmento.

A pandemia tornou o transporte internacional mais atrativo. Com os subsídios que foram concedidos, muitos conseguiram operar mais e puderam alavancar suas operações. Patrícia Cos-

tella entende que a concorrência se pulverizou. “Se isso, por um lado pressiona as margens de todo o mercado, também estimula que todos inovem buscando ficar cada vez mais competitivos” sentencia a empresária.

Empresas que não atuavam no internacional começaram a explorar as oportunidades que surgiram a partir da pandemia. Matias Ferrari não identifica que a entrada de novos players tenha aumentado a concorrência. Estas empresas chegaram para suprir demandas geradas pelo crescimento do mercado, oferecendo, em alguns casos, serviços mais eficientes e rentáveis, pressionando as empresas existentes a adaptar-se e melhorar seus processos, analisa ele.

Já Nicanor Comas observa que houve um aumento expressivo do número de caminhões aptos à realização do TRIC, porém não ocorreu a entrada de novos players.

Lanzasova, da Atrhol, considera normal que em tempos de crise e aumento descontrolado de mercado, se acentue a concorrência, porém pondera que com o decorrer do tempo esse processo se estabiliza.

Empresas crescem na última década

A Gafor cresceu nos últimos 10 anos, mas permaneceu conservadora, especialmente devido às mudanças que tem acompanhado no cenário econômico mundial

A Marvel também se manteve de maneira sólida no segmento de transporte rodoviário internacional nesta última década. “Temos orgulho



de dizer que somos a maior frota de veículos próprios refrigerados do Mercosul, com idade média de dois anos. Isto garante aos nossos clientes um transporte qualificado, seguro e ágil, além de nos permitir oferecer boas condições de trabalho aos nossos colaboradores e passar confiança para o mercado” destaca Patrícia Costella. Ela acrescenta que outro fator relevante na manutenção do mercado internacional, é o investimento que a transportadora faz em qualificação e capacitação de seus profissionais, mesmo a distância.

Ao longo dos últimos dez anos a BBM Logística não apenas aproveitou as oportunidades do mercado internacional. Elas alavancaram o crescimento do Grupo BBM, que hoje é uma das três maiores empresas de transporte rodoviário do Mercosul, relata o gerente geral.

No mesmo período a Rigabras e a Tegma Logística experimentaram um crescimento de 60%. Já a Atrhol, vem crescendo numa média de 15% ao ano.

A Transportes Silvio está há 48 anos no mercado e, boa parte destes, voltada essencialmente ao mercado internacional. E seu crescimento foi significativo no transporte rodoviário internacional, especialmente nos últimos dois anos. A empresa mantém uma visão otimista para os próximos.

Expectativa de avanço do Mercosul

A empresária Patrícia Costella entende que existem muitos desafios para o avanço do Mercado Comum do Sul, pois há diversos mercados a explorar, e somente se estivermos atentos às oportunidades, será viável ajustar a oferta de serviços às necessidades dos clientes, e ajudando-os a crescerem, e por desdobramento, para que nossos países prosperem.

Andressa Scapini interpreta que o desafio latente é a evolução na produtividade do Brasil, pois se trata de elemento imprescindível para o nosso crescimento. Acrescentando, ela confia que as relações comerciais com Mercosul serão ampliadas.

Edgardo Gasparrini analisa que os avanços vão depender de mudanças políticas drásticas dos países membros, principalmente da Argenti-

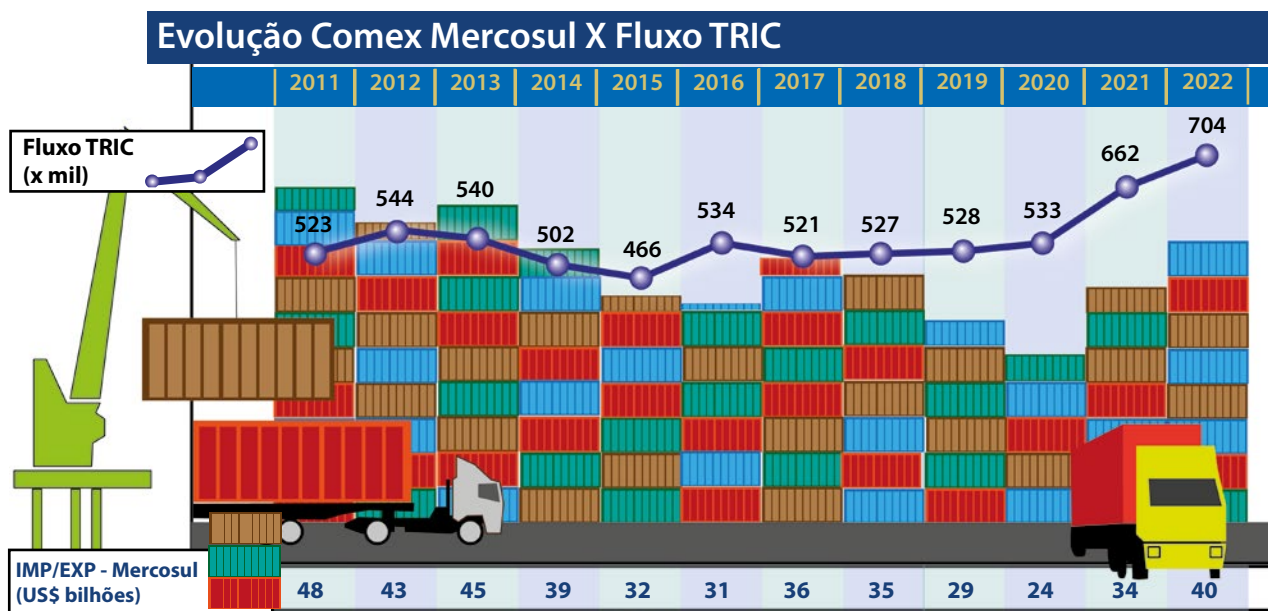
na, que caiu num abismo sem fim, perdendo-se os valores tradicionais de trabalho e esforço produtivo. “Meu grande temor é que o Brasil avance pelo mesmo sentido, levando em consideração como está se agindo em nível local e internacional” completa o diretor da Rigabras.

O diretor da Gafor, Sérgio Maggi, avalia que muitos fatores afetarão o crescimento do intercâmbio comercial entre os países. Dentre os principais, cita: estabilidade econômica, a confiança e consumo das famílias, acordos bilaterais e de blocos econômicos, investimento em infraestrutura e acordos políticos e de integração. “Mesmo com todas essas variáveis, acreditamos no crescimento e fortalecimento do bloco”, complementa ele.

Já o executivo da BBM Logística aposta num crescimento do intercâmbio comercial no Mercosul, porém adverte que não se pode deixar de considerar que as condições de instabilidade política podem ter um impacto no setor de transporte de cargas, tanto quanto as mudanças de demanda global ou avanços tecnológicos disruptivos que possam influenciar na evolução do mercado na próxima década. Ferrari argumenta que é necessário trabalhar muito para resolver os desafios que enfrentamos diariamente, como as condições ruins das estradas que aumentam o risco de danos aos produtos transportados, dos veículos utilizados, além do risco de acidentes.

A CEO da Transportes Silvio endossa a confiança de que haverá crescimento das relações comerciais entre os países do Mercosul nos próximos anos, porém agrega que isso vai de-





pender de fatores como a situação econômica global, evolução do relacionamento entre os países-membros, avanços tecnológicos e comportamento do consumidor, arremata Francine Roman.

Nicanor Comas entende que a evolução do Mercosul será pequena, num conceito de crescimento vegetativo. E, de modo mais específico com o modal rodoviário, o diretor da Tegma projeta que haverá uma diminuição nos próximos anos, devido à retomada do transporte marítimo.

China e União Europeia X Mercosul

Mesmo reconhecendo que estes grandes players são excelentes mercados e parceiros comerciais importantes para o Brasil, Patrícia Costella entende que é possível mantermos ótimos níveis de comércio com todos. Ela acrescenta que o Brasil precisa fazer o dever de casa: ter um Estado mais eficiente e responsável, estimular a inovação e o desenvolvimento industrial, educar de maneira efetiva e produzir com sustentabilidade para atrair sempre parceiros externos.

“A China e a União Europeia são grandes parceiros comerciais do Mercosul e tem exercido um papel crescente nas exportações nos últimos anos” descreve o diretor da Gafor. O Mercosul necessita ampliar seus negócios com esses par-

ceiros e para isso necessita de investimentos em infraestrutura, modernização dos portos e sistemas, integração e regulamentações que facilitem o comércio e a cadeia logística que transporta tais produtos.

O diretor da Tegma observa que existem muitos incentivos para manter a relevância do bloco, principalmente voltados à indústria automotiva. Por outro lado, Comas acredita que China e Europa tendem a mudar essa equação quando os carros elétricos ganharem mais relevância, pois atualmente não são fabricados na América Latina.

Matias Ferrari interpreta que tanto a China, quanto a União Europeia, representam mercados atrativos e são importantes “sócios” comerciais para o Mercosul. Sua demanda de produtos, como alimentos, matérias primas e produtos acabados, pode estimular o intercâmbio regional no Mercosul, sendo importante estabelecer acordos comerciais e reduzir barreiras que permitam facilitar o acesso dos produtos do Mercosul a estes mercados. A China e a União Europeia têm mostrado interesse em investir em projetos de infraestrutura e desenvolvimento no Mercosul. Estes investimentos podem melhorar a conectividade e a logística, facilitando o comércio e promovendo um maior intercâmbio comercial em geral, conclui o executivo da BBM Logística.

Reflexões sobre o marco regulatório no setor de transporte no Brasil: o que se fez e o que ficou por fazer...

** André Dulce Gonçalves Maia*

Engenheiro civil pela Universidade de Juiz de Fora/MG. Mestre em Transportes na Universidade Federal do Rio de Janeiro. Doutor com ênfase no estudo de transporte por rodovias e cenários. Trabalha na Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT desde 2009. Atualmente atua no Departamento de Relações Internacionais da ANTT e cursa pós-graduação em Direito Público Internacional.

Fonte: <https://tfelearning.unctad.org/blog/andre-dulce>



Em matéria de transporte terrestre internacional, o Brasil, com base na coordenação da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e o apoio de outros atores da cadeia, busca firmar contatos bilaterais/multilaterais com países vizinhos, considerando a área de jurisprudência, o marco normativo vigente, assim como os fundamentos do Direito Internacional, evitando assim o idealismo excessivo e buscando sempre a qualidade declarativa da norma e a própria prática internacional

consolidada, mediante a adoção dos melhores instrumentos.

A projeção internacional segue sendo a pedra angular do Brasil, com responsabilidade global. Por outro lado, “o país conseguiu estabelecer tratamentos comerciais que facilitam a entrada de produtos em um amplo mercado e que têm sido catalizadores de uma maior eficiência e melhor economia. Estes tratados, segundo seu conteúdo, seu objeto, sua forma o seu fim, podem incluir, por exemplo, disposições jurídicas amplas, como protocolo,

convênio, acordo, ajuste, compromisso, memorando de entendimentos, entre outras.

Com sua longa trajetória, entre os principais instrumentos jurídicos, no que se refere à atividade do exercício do Transporte Internacional Terrestre, o Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) defende um compromisso assumido a nível político internacional entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. “O ATIT foi internalizado no Brasil pelo Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990, e

elaborado com o objetivo de adotar uma norma jurídica única, reconhecendo assim este tipo de transporte como uma atividade fundamental para reduzir os obstáculos a uma maior integração e expansão econômica entre países, assim como a facilitação dos trâmites fronteiriços em todos os meios pertinentes.

Também é possível falar de outros acordos no âmbito da América do Sul, como, por exemplo, o Tratado de Assunção, de 1991, que criou o Mercado Comum do Sul (Mercosul), e tem como signatários Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, estabele-

negociações com fundamentos técnicos mais consistentes e capacitando assim a sustentabilidade, harmonização e sucesso do desempenho da atividade de transporte a nível internacional, de maneira segura e eficiente.

Além disso, destacam-se os avanços de protocolos com os países da Guiana, Guiana Francesa e Venezuela, através de acordos bilaterais de transportes. Os acordos com a Guiana e a Guiana Francesa também exigem esforços de convergência, destacando a eliminação de barreiras que sempre existem para realmente viabilizar a operação do transporte internacional.

“É de suma importância reconhecer a participação e o mérito dos atores da cadeia de transporte na tomada de decisões”

cendo também um modelo de integração através de normas básicas de acesso de trânsito entre os países signatários. O bloco do Mercosul também habilita seus membros associados, como Chile, Peru, Bolívia, Equador, Guiana e Suriname. Estes países, apesar de não terem poder de voto e de decisão, são atores importantes para o fortalecimento do mercado comum. A Venezuela, por incumprimento do seu Protocolo de Adesão ao bloco, encontra-se suspensa desde dezembro de 2016.

Ao implementar este Tratado, considerando os aspectos operacionais e comerciais, pode-se atribuir as necessidades de atendimento bilateral/multilateral, abrindo caminhos para

Com o objetivo de mitigar esses pontos mencionados, se realizam esforços constantes com os Organismos/Entidades. Desenvolveram-se estudos para harmonização de regulações entre os países, dando maior celeridade e confiabilidade às possíveis modificações dos acordos, considerando os aspectos relevantes para a efetividade dos serviços de transporte por rodovias.

Ademais, memorandos de entendimento, diálogos setoriais, entre outros, também têm sido celebrados. Linhas de ação e compromissos são frequentes com os países, com o objetivo de conhecer boas práticas de regulação, fiscalização e operação, capacitando assim aos servidores, efetuando o intercâmbio de ex-

periências e o melhoramento das atividades na área de atuação.

Em matéria de ponto de fronteira para o transporte internacional, a ANTT aprovou a Resolução nº 5.991/2022 que estabeleceu os requisitos e procedimentos para a habilitação de pontos de fronteira para o transporte internacional terrestre. Atualmente, existem 27 pontos fronteiriços habilitados, garantindo assim a eficiência do movimento de carga e pessoas e a segurança do transporte entre países, a partir de ações de inspeção conjuntas com diversos órgãos fronteiriços.

Além de ser um órgão encarregado de habilitar o transporte terrestre internacional, a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) supervisiona a regularidade e o cumprimento das empresas e veículos que participam de operações de tríplice fronteira, entre outros.

Durante o ano, se realizam muitos comandos de controles, observando os manuais de procedimentos harmonizados com outros países vizinhos, assegurando o exercício da atividade, assim como subsidiando novas estruturas para eliminar possíveis vazios existentes nas normas vigentes. Além disso, os acordos se celebram em reuniões conjuntas e a importância da continuidade dessas reuniões faz com que sejam revistos os parâmetros dos acordos. Segundo informações da ANTT, os países com os quais o Brasil firmou mais acordos de transportes e fronteiras foram os países membros do Mercosul.

Conforme regulamento técnico, existe a necessidade de interiorizar os acordos, a fim de

fazer cumprir o ato normativo dentro do território nacional. Assim, mediante resoluções ou manuais, entre outros, a ANTT, considerando sua competência regimental, faz valer estas disposições legais. Por exemplo, através da Resolução ANTT nº 5.840/19, se estabeleceu procedimentos para obter autorização para o transporte terrestre internacional de cargas no Brasil. Quanto ao transporte de passageiros, pode-se mencionar, considerando o marco legal, a Resolução ANTT nº 4.770/2015, que regulamenta a prestação do serviço regular de transporte terrestre coletivo de interesse e internacional, sob o regime de autorização.

O potencial operacional dos acordos bilaterais, multilaterais, Mercosul, entre outros, a partir de reuniões celebradas, tornou necessário estabelecer iniciativas de acesso rápido à informação, através de documentos organizados por indexadores adequados à necessidade. Assim levado ao desenvolvimento de uma ferramenta inteligente chamada "Sistema TRI", considerado um depositário que reúne atos, regulamentos, entre outros, sobre

transporte terrestre internacional, fortalecendo assim a investigação e políticas em matéria, e assegurando a acessibilidade da informação a todos os atores da cadeia de transporte. Os esforços para conectar um sistema como o mencionado acima, contribuíram para que o acervo incluísse a maior quantidade possível de documentos catalogados, que hoje em dia somam aproximadamente mais de 6 milhões.

A eficácia dos direitos consagrados nas diversas normas vigentes produz maiores efeitos no mundo moderno quando recebidas e integradas ao avanço e uso de sistemas inteligentes. Também são necessárias políticas governamentais dirigidas, dinâmicas e seletivas para uma inserção mais ativa do setor, o que foi observado no período progressivo do avanço da pandemia do COVID-19 por meio de protocolos.

Além disso, é de suma importância reconhecer a participação e o mérito dos atores da cadeia de transporte na tomada de decisões. Argumenta-se que a saudável sinergia com os atores, através do consentimento, entendidos como voluntariamente ma-

nifestados, fortalecem cada vez mais a segurança jurídica e a estabilidade dos acordos celebrados e/ou em desenvolvimento, evitando assim atos viciados. Também é necessário obter subsídios através de estudos atuais sobre o cenário em questão e incrementar com variáveis e parâmetros usados na literatura para que possamos avançar.

Assim, por tudo o acima referido, é possível dizer que estamos construindo com esforços as bases que hoje distinguem o nosso país do mundo e que nos posicionam como um destino atraente para o comércio e investimento. Para cada objetivo a alcançar, existem linhas de ação que são consideradas as expressões mais concretas para projetar, promover e construir acordos com o máximo potencial, integrando o uso de ferramentas inteligentes, mas também estabelecendo o comércio de diálogos, a fim de consolidar uma relação respeitável e efetiva e o fortalecimento de valores entre os países, com o fim de dar seguimento ao cumprimento regulatório e fiscalizador no setor e fortalecer as instâncias governamentais.



BUENOS AIRES - AR

BETO CARRERO WORLD - SC

FOZ DO IGUAÇU - PR

▶▶▶▶▶ **CONHEÇA A PLANALTO TURISMO**

ATENDIMENTO DE QUALIDADE
GUIAS DE TURISMO
ROTEIROS INCRÍVEIS
MELHORES PACOTES DE VIAGEM




✉ atendimento@planaltoturismo.com.br

📍 @TurismoPlanalto

📱 @planalto.turismo

📞 (51) 9 9739 - 4713

Criatividade será um ativo cada vez mais valorizado em Recursos Humanos

No mês de maio o Fórum Econômico Mundial publicou o relatório “Future of Jobs 2023”. Trata-se de um estudo aprofundado das atividades profissionais. O documento tem 296 páginas. No início do relatório é feita uma análise do impacto esperado no mercado de trabalho, a partir das macrotendências que se apresentam. Também são apontadas prioridades a serem contempladas nos próximos cinco anos, quanto às habilidades dos trabalhadores. Ainda segundo o documento, as empresas serão desafiadas a reter seus talentos, ao mesmo tempo que vão precisar ser mais hábeis para en-

contrar pessoas qualificadas.

“O Futuro do Trabalho 2023” diagnostica que seis em cada dez pessoas vão precisar de treinamento até 2027 para seguirem ativas na economia digital. Mais de 40% das habilidades individuais de trabalhadores de qualquer área precisarão ser atualizadas. Em pesquisa realizada com 803 empresas para a formação desse report, as companhias relataram que as prioridades para o treinamento de habilidades até 2027 são, na ordem, o pensamento analítico e o pensamento criativo, sendo que o fator criativo vem crescendo em importância em relação ao analítico.

Pode-se inferir que a cria-

tividade é algo que pode ser treinado, ensinado, exercitado. E o principal equipamento para a prática desse exercício está justamente nos pilares que sustentam o conceito do ócio criativo: trabalho, estudo e lazer. As pessoas serão mais valorizadas por serem mais criativas. Depois da revolução Industrial e a Tecnológica, viveremos a revolução Criativa.

Esta transformação já está em curso. Essa nova relação não vai acontecer de uma hora para outra, Antes desta fase se afirmar como referência, vai ser necessário que uma parcela considerável de profissionais passe por processos de requalificação.

Cinco profissões mais valorizadas até 2027

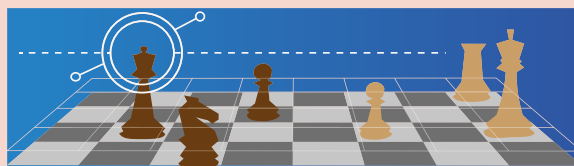


Especialista em Inteligência Artificial e Machine Learning
Especialista em sustentabilidade
Analista de Business Intelligence
Analista de Segurança da Informação
Engenheiros de fintech

Cinco profissões menos valorizadas até 2027



Caixa de banco e afins
Funcionário dos Correios
Caixas e bilheteiros
Digitadores
Secretárias administrativas e executivas



Habilidades mais valorizadas (até 2027)

Pensamento criativo
Pensamento analítico
Alfabetização tecnológica
Curiosidade e aprendizagem ao longo da vida
Agilidade, resiliência e flexibilidade
Sistemas a pensar
IA e processamento de dados
Motivação e autoconhecimento
Gestão de talentos
Orientação de serviço e atendimento ao cliente

ANTT anuncia pesagem de caminhões sem parar em postos de fiscalização

A ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres promoveu em 21 de junho, o evento ANTT DAY. O propósito do encontro, realizado em Brasília/DF, foi prestar contas de suas atividades para um público formado por entes regulados e usuários de transporte. Rafael Vitale, diretor geral da Agência, destacou que esta iniciativa teve por objetivo também relatar os projetos em curso, e sinalizar uma mudança comportamental, pela qual os usuários passam a ser considerados clientes da instituição.

Duas novidades tecnológicas ganharam destaque nas apresentações: a ANTT está prestes a implan-

tar o sistema HS WIN que permitirá a fiscalização da pesagem de veículos sem mais parar em balanças ao longo de rodovias; e as primeiras estruturas “free flow”, que viabilizam a cobrança de pedágio através de arcos ao longo das rodovias, dispensando a cobrança manual em praças de pedágios.

Sistema do TRIC passa a funcionar em 2024

No painel que versou sobre o transporte internacional de cargas e passageiros, apresentado por Janaína dos Santos, da Assessoria de Assuntos Internacionais,

foram descritas as atribuições da ANTT nos organismos internacionais, como o Mercosul (SGT-5) e ALADI (ATIT), além das reuniões bilaterais que ocorrem com os países limítrofes.

A novidade tecnológica anunciada no evento foi a implantação do Sistema do TRIC, um portal de autosserviço no qual o transportador terá autonomia para incluir/excluir frota e emitir licenças. Este novo recurso será disponibilizado no ano que vem. Mais adiante ele vai incorporar os demais países, tornando-se o Web-service Mercosul. A nova ferramenta deverá reduzir a burocracia.



Duplicação do primeiro trecho de BR 290 fica pronta em 2026

São 115 km entre Eldorado do Sul e Pantano Grande

A disponibilidade de uma rodovia com pistas duplicadas (autopista) entre Buenos Aires e São Paulo foi um acordo firmado entre Brasil e Argentina no início do século XXI. Desde então, a Argentina cumpriu a sua parte. De Paso de los Libres a Buenos Aires a rodovia ficou pronta. No lado brasileiro, o penúltimo trecho a ser duplicado foi na BR 101, entre Torres e Osório, no RS, em 2010. Na sequência, o governo federal deu início em 2014 na duplicação de um trecho de 115 km entre Porto Alegre e Pantano Grande, na BR 290. Porém a obra praticamente não avançou por falta de recursos.

Em 2022 houve o anúncio de um plano de privatização de um conjunto de rodovias federais, e parte da BR 290, até o acesso à BR 392, em Caçapava do Sul (num total de 230 km) está incluído nesta concessão. E no projeto de privatização existe a previsão

de duplicação até este entroncamento.

Neste contexto, verifica-se que não há projeto de se duplicar a BR 290 até Uruguaiana.

Enquanto as obras de duplicação andam a passos lentos por falta de recursos, e a privatização não se materializa, o governo federal anunciou para 2023 um aporte de R\$ 174 milhões para a retomada de obras no trecho inicial, até Pantano Grande. E para 2024, outros R\$ 200 milhões estão contingenciados.

A Superintendência do DNIT faz projeções de que até 2026 o primeiro trecho de 115 km, até Pantano Grande, poderá ser concluído, a um custo total de R\$ 900 milhões. A obra é importante, pois este é o trecho da rodovia que atravessa diversos pequenos municípios, gerando lentidão.

A duplicação completa entre Buenos Aires e São Paulo não tem data para acontecer.



Revolução verde

Hidrogênio renovável promete entrar para a linha de frente da rota tecnológica alternativa aos combustíveis fósseis em um futuro não muito distante

O hidrogênio renovável (H2 verde) figura entre os principais combustíveis sustentáveis e pode despontar — em um futuro não muito distante — como uma das soluções para mitigar a atual emissão de gases do efeito estufa (GEE), causadores do aquecimento global. Produzido a partir de fonte energética renovável de origem eólica, hidráulica, solar e de biomassas, o H2 verde tem despertado o interesse de diferentes setores que buscam investir em tecnologias sustentáveis e em descarbonização. É o caso do transporte.

Para ampliar o conhecimento do transportador sobre a possibilidade de uso desse combustível no setor, além de incentivar a pesquisa e o investimento na área, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) lançou uma nova edição da série CNT Energia no Transporte, Hidrogênio Renovável — Uma das rotas para descarbonizar o transporte rodoviário. A publicação também apresenta as vantagens e desafios desse combustível verde, sob os seus aspectos ambiental e técnico.

No Brasil, 78% do hidrogênio produzido utiliza energia elétrica renovável, o que o torna líder na produção mundial de hidrogênio verde. O potencial do país é um diferencial, uma vez que, na matriz elétrica do mundo inteiro, apenas 28,6% da eletricidade é produzida com fontes alternativas. Já na Europa, por exemplo, mais de 60% da matriz elétrica não é renovável. Para ser considerado hidrogênio sustentável, sua produção deve utilizar eletricidade limpa.

Além da viabilidade de produção para seu uso nacional, o H2 verde pode ser exportado, o que impulsionaria a utilização de diferentes modos de transporte para viabilizar a sua distribuição e consumo nacional e internacional. Dessa forma, também seria estimulado o desenvolvimento da integração multimodal.

Os fabricantes de veículos automotivos já começaram a testar o H2 verde. Esses, de acordo com os experimentos, poluem menos quando abastecidos com hidrogênio verde

do que com diesel. A diferença foi constatada em testes com três tipos de veículos: caminhões de 12 toneladas, de 40 toneladas e ônibus urbano.

As reduções de emissões de GEE são, respectivamente, de 87%, 85% e 89% em relação aos mesmos veículos testados com diesel misturado com 7% de biodiesel. Alguns modelos de caminhão e ônibus já possuem tecnologia embarcada para serem abastecidos com H2, mas faltam, ainda, incentivos financeiros para tornar essa alternativa mais acessível, além de existir a necessidade de avançar a infraestrutura de postos de abastecimento.

Desafios

A legislação brasileira sobre o tema é outro gargalo. A primeira regulamentação foi em 1998, mas, apenas em 2021, houve a publicação de resolução priorizando a destinação de recursos de pesquisa, desenvolvimento e inovação para o hidrogênio e demais temas afetos. A consolidação concretizou-se com a instituição, no mesmo ano, do Programa Nacional do Hidrogênio (PNH2). A medida visa estabelecer o H2 como fonte energética para uma matriz nacional de baixo carbono.

Já no setor de transporte, a tendência é que o H2 verde se torne um combustível automotivo cada vez mais presente, devido à sua emissão de escapamento nula, auxiliando, dessa forma, o setor a se descarbonizar, conforme previsto nas contribuições nacionalmente determinadas pelo Acordo de Paris, firmado pelo Brasil em 2015.

Assim, a modalidade rodoviária será uma das grandes beneficiárias dessa alternativa. Nesse sentido, a série CNT Energia no Transporte tem o propósito de incentivar a redução do consumo de combustível fóssil e contribuir com a eficiência energética dos veículos pesados, como caminhões e ônibus, além de promover o uso de tecnologias menos poluentes.



QR CODE para acessar a cartilha

<https://cnt.org.br/documento/d0b37807-75c4-494d-a296-1e050d5755b3>

gerais

Seminário do Procomex reafirma foco em fronteiras mais ágeis

O Instituto Aliança Procomex realizou nos dias 24 e 25 de maio, no Hotel Renaissance, em São Paulo/SP, o IX Seminário Internacional OEA.

O evento estabeleceu um balanço dos avanços do Programa OEA, além de abordar a Gestão Coordenada de Fronteiras. Inúmeras empresas, representantes da RFB, MAPA, Anvisa, diretores de aduanas e órgãos de controle da Saúde e Agropecuária de outros países, responsáveis pelo desenvolvimento e implantação dos Programas OEA e pela integração e implementação da Gestão Coordenada de Fronteiras, estiveram presentes ao encontro, que já se tornou um fórum referencial destes temas.

Das autoridades brasileiras vinculadas às pautas centrais destacaram-se as presenças de Jackson Corbari, subsecretário de Administração Aduaneira Especial, e Fábio Diniz, chefe do Centro Nacional de OEA – RFB. No contexto internacional, Alfonso Rojas, presidente regional do Grupo Consultivo de Setor Privado nas Américas – OMA, foi outra referência, tendo participado de dois painéis.

A abertura do Seminário coube a John Edwin Mein – coordenador executivo do Procomex. A ABTI foi representada no evento por Gladys Vinci, diretora executiva da Associação.



Durante os painéis relacionados ao Programa OEA foram reiteradas as vantagens concedidas aos certificados. Presentemente 46 transportadoras já receberam a certificação na versão Segurança.

A RFB, juntamente com órgãos como MAPA, Anvisa, demais representantes de países vizinhos e representantes de organismos internacionais versaram sobre o futuro do programa OEA, a prática dos Acordos de Reconhecimento

Mútuo – ARM, bem como a Gestão Coordenada de Fronteiras, que segundo o painel, estrutura-se em cinco premissas centrais: um só espaço, funções indelegáveis, parada única, automação de processos

e um ato único.

Questões relacionadas às conformidades para o segmento do comércio eletrônico foram outro tema trazido ao Seminário, que lotou o auditório do hotel. O encontro oportunizou um encontro das principais empresas do país em um ambiente apropriado para se discutir as questões de segurança, conformidade e integração das operações de comércio exterior.

Letsara: transportar para um mundo melhor



A Letsara Transportes, cuja matriz é em Ijuí/RS, há doze anos mantém o projeto EcoSocial, focado em sustentabilidade. Neste período o programa cumpriu sete fases, pautando de forma evolutiva por iniciativas relacionadas por temas sociais e ambientais.

Na largada do projeto, em 2011, sob o slogan “transportar para um mundo melhor” a empresa trabalhou para reduzir a emissão de CO₂, desenvolvendo campanhas e treinamentos de direção econômica que resultaram em uma redução significativa nas emissões de CO₂.

Os aspectos sociais foram incorporados entre 2012 e 2015, quando foram realizadas campanhas de arrecadação, como agasalho, doação de alimentos e brinquedos, promovendo o espírito solidário.

A gestão sustentável marcou a terceira fase, a partir de 2017. Foram incorporadas campanhas orientativas para redução da velocidade, foco na saúde do caminhoneiro, combate ao álcool e direção, gestão da jornada de trabalho e capacitação dos motoristas. Essas ações resultaram em uma redução significativa na taxa de sinistralidade e na emissão de CO₂.

Um conjunto de ações visou reduzir em 75% o descarte de pneus, o óleo lubrificante passou a ser encaminhado para rerrefino, as baterias passaram a ter logística reversa. Quatro mil pneus foram reciclados.

No ano seguinte as campanhas de doação de agasalhos prosseguiram. No campo tecnológico, a Letsara adotou a 5ª roda ecológica, reduzindo em 2.500 kg o consumo anual de graxa.

Em 2019 o projeto chegou a sua 5ª fase. Foi lançado o programa “Acidente Zero: uma meta para todos os dias”, que resultou numa redução de 33% na sinistralidade da frota. Iniciou-se o investimento em energia solar, com a instalação de uma usina que atende a 96% do consumo da transportadora. Esta medida contribuiu para o cultivo de 4.224 árvores e evitou a emissão de 52.972 kg de CO₂.

Inspirado nos quatro elementos: terra, água, fogo e ar, a empresa



Glademir Zanette destacou o projeto EcoSocial durante a entrega do troféu Despoluir

aprofundou suas ações de reciclagem anteriormente já desenvolvidas. A água da chuva passou a ser empregada para lavar os veículos e campanhas de conscientização passaram a tratar da redução de consumo de energia.

A última fase do projeto EcoSocial é a ETE- estação para a vida. Trata-se de uma estação de tratamento de efluentes que abrange 100% dos resíduos.

Durante a realização da TranspoSul, em Porto Alegre, a Letsara foi distinguida com o troféu Despoluir que homenageou seu envolvimento com o programa ambiental promovido pela CNT.

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

ABTI entrega ofício ao ministro dos Transportes

Em 31 de março o ministro dos Transportes, Renan Filho, esteve em Uruguaiana para participar da cerimônia de entrega da revitalização da Ponte Internacional. Aproveitando o evento a diretora executiva da ABTI, Gladys Vinci, entregou ao ministro um ofício externando a preocupação com relação aos inúmeros problemas de infraestrutura apresentados nas BRs 290, 472 e 285, nos principais corredores para o Mercosul, que levam às fronteiras de Uruguaiana – Paso de los Libres e São Borja – Santo Tomé.



Pelo oeste do Rio Grande do Sul cruzam mais de 50% das exportações e 40% das importações brasileiras no modal rodoviário. O pleito da Associação é pela duplicação dessas rodovias, dada a importância delas para a economia do Brasil e do Mercosul.

O documento também apontou os problemas de falta de acostamento na BR 290 em Uruguaiana, no sentido do porto seco e no sentido do aeroporto da cidade. Solicitou ainda, serviços mais regulares de poda e limpeza nestes dois trechos.

O documento também apontou os problemas de falta de acostamento na BR 290 em Uruguaiana, no sentido do porto seco e no sentido do aeroporto da cidade. Solicitou ainda, serviços mais regulares de poda e limpeza nestes dois trechos.



“A Maior Transportadora de Maquinário Agrícola da América do Sul”

Com qualidade, segurança e inovação, valorizamos nossa história e nos mantemos como referência no transporte de cargas pesadas no Brasil e América do Sul.

Contamos com espaços de armazenagem em pontos estratégicos pelo país.

Confira alguns dos tipos de transportes que realizamos:

- Transporte de Máquinas e Implementos Agrícolas;
- Transporte de Máquinas e linha Amarela;
- Transporte de Cargas Excedentes - 'Projetos especiais';
- Transporte Internacional para países da América do Sul;
- Transporte de Contêineres;
- Transporte de cargas portuárias de exportação e importação;
- Transporte de viaturas blindadas;
- Transporte de equipamentos e implementos agrícolas entre fazendas;



CONTATOS:

Nacional: 51 99841.2535

Internacional: 51 99869.7812

WWW.ATRHOL.COM.BR

informações

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.

fluxo do TRIC

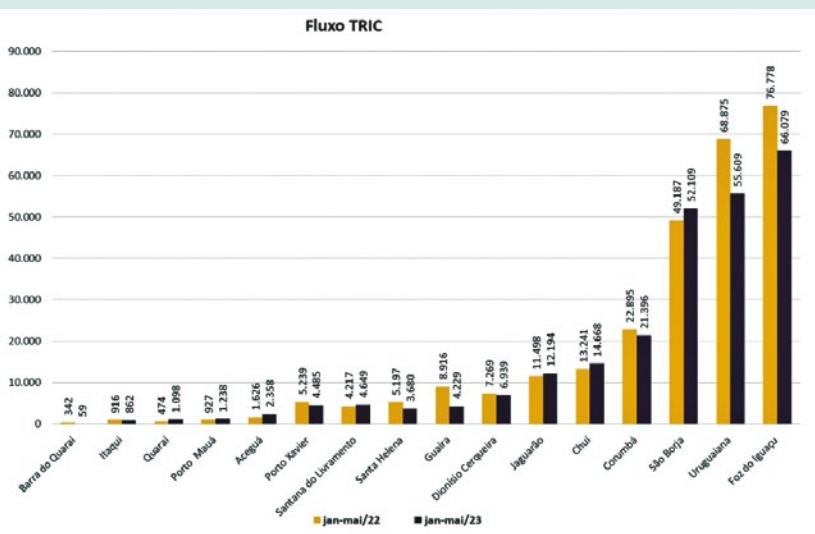
Fluxo de caminhões cai 10% nos primeiros cinco meses

Exportações para Argentina/Chile tem redução de 15%

 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-mai 2022	jan-mai 2023	Δ	abr 2023	mai 2023	Δ	mai 2022	mai 2023	Δ	jun/2021 mai/2022	jun/2022 mai/2023	Δ
Itaqui	Alvear	AR	Importação	908	792	-12,78%	173	189	9,25%	313	189	-39,62%	2.533	2.265	-10,58%
			Exportação	8	70	%	0	49	0,00%	0	49	0,00%	8	247	0,00%
			Total	916	862	-5,90%	173	238	37,57%	313	238	-23,96%	2.541	2.512	-1,14%
			Impo vazio	42	185	340,48%	101	3	-97,03%	2	3	50,00%	42	205	388,10%
			Expo vazio	140	342	144,29%	4	110	0,00%	80	110	37,50%	152	636	318,42%
São Borja	Santo Tomé	AR	Importação	19.363	22.292	15,13%	4.864	4.777	-1,79%	5.047	4.777	-5,35%	41.203	49.106	19,18%
			Exportação	29.824	29.817	-0,02%	5.870	6.450	9,88%	7.680	6.450	-16,02%	63.857	78.593	23,08%
			Total	49.187	52.109	5,94%	10.734	11.227	4,59%	12.727	11.227	-11,79%	105.060	127.699	21,55%
			Impo vazio	2.145	1.330	-38,00%	327	297	-9,17%	286	297	3,85%	6.184	4.226	-31,66%
			Expo vazio	300	485	61,67%	80	72	-10,00%	71	72	1,41%	588	1.314	123,47%
Porto Xavier	San Javier	AR	Importação	3.444	3.008	-12,66%	545	629	15,41%	854	629	-26,35%	7.348	8.893	21,03%
			Exportação	1.795	1.477	-17,72%	321	320	-0,31%	411	320	-22,14%	4.033	3.809	-5,55%
			Total	5.239	4.485	-14,39%	866	949	9,58%	1.265	949	-24,98%	11.381	12.702	11,61%
D. Cerqueira	B. de Irigoyen	AR	Importação	2.369	2.700	13,97%	521	619	18,81%	607	619	1,98%	7.130	6.727	-5,65%
			Exportação	4.900	4.239	-13,49%	868	1.055	21,54%	1.108	1.055	-4,78%	11.947	10.472	-12,35%
			Total	7.269	6.939	-4,54%	1.389	1.674	20,52%	1.715	1.674	-2,39%	19.077	17.199	-9,84%
Uruguiana	P. de los Libres	AR	Importação	17.944	16.031	-10,66%	3.161	3.437	8,73%	4.069	3.437	-15,53%	44.992	44.284	-1,57%
			Exportação	50.931	39.578	-22,29%	8.237	8.736	6,06%	10.442	8.736	-16,34%	124.671	100.042	-19,76%
			Total	68.875	55.609	-19,26%	11.398	12.173	6,80%	14.511	12.173	-16,11%	169.663	144.326	-14,93%
			Impo vazio	40.339	33.289	-17,48%	7.450	6.836	-8,24%	8.822	6.836	-22,51%	93.071	87.596	-5,88%
			Expo vazio	4.976	8.815	77,15%	1.617	1.745	7,92%	1.028	1.745	69,75%	12.583	19.765	57,08%
Porto Mauá	Alba Posse	AR	Importação	5	2	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	10	4	-60,00%
			Exportação	922	1.236	34,06%	195	283	45,13%	253	283	11,86%	1.761	2.752	56,27%
			Total	927	1.238	33,55%	195	283	45,13%	253	283	11,86%	1.771	2.756	55,62%
Foz do Iguaçu	Puerto Iguazu	AR	Imp.PTN	12.924	11.735	-9,20%	2.349	2.591	10,30%	3.124	2.591	-17,06%	31.145	28.600	-8,17%
			Exp.PTN	7.135	4.751	-33,41%	827	1.034	25,03%	1.534	1.034	-32,59%	15.219	13.652	-10,30%
			Total	20.059	16.486	-17,81%	3.176	3.625	14,14%	4.658	3.625	-22,18%	46.364	42.252	-8,87%
Foz do Iguaçu	Ciudad del Este	PY	Imp.PIA	15.205	10.443	-31,32%	1.928	2.464	27,80%	3.804	2.464	-35,23%	34.029	28.569	-16,05%
			Exp.PIA	28.571	28.283	-1,01%	4.985	6.528	30,95%	6.051	6.528	7,88%	78.496	71.239	-9,25%
			Total	43.776	38.726	-11,56%	6.913	8.992	29,91%	9.855	9.012	-8,47%	112.525	99.808	-11,37%
Foz do Iguaçu	P. Iguazu/C. del Este	AR/PY	Imp.OPN.PIA	12.943	10.867	-16,04%	1.087	1.176	8,19%	2.471	1.176	-52,41%	45.410	48.503	6,81%
			Total	56.719	49.593	-12,56%	8.000	10.168	27,10%	12.326	10.168	-17,51%	157.935	148.311	-6,09%
			Total PIA+PTN	76.778	66.079	-13,93%	11.176	13.793	23,42%	16.984	13.793	-18,79%	204.299	190.563	-6,72%
Santa Helena	Porto Índio	PY	Importação	5.000	3.307	-33,86%	111	105	-5,41%	1.563	105	-93,28%	16.553	20.330	22,82%
			Exportação	197	373	89,34%	18	91	405,56%	46	91	97,83%	1.169	626	-46,45%
			Total	5.197	3.680	-29,19%	129	196	51,94%	1.609	196	-87,82%	17.722	20.956	18,25%

 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-mai 2022	jan-mai 2023	Δ	abr 2023	mai 2023	Δ	mai 2022	mai 2023	Δ	jun/2021 mai/2022	jun/2022 mai/2023	Δ
Guairá	Salto del Guairá	PY	Importação	7.996	3.822	-52,20%	357	419	17,37%	1.916	419	-78,13%	18.274	18.655	2,08%
			Exportação	920	407	-55,76%	66	85	28,79%	155	85	-45,16%	2.290	1.516	-33,80%
			Total	8.916	4.229	-52,57%	423	504	19,15%	2.071	504	-75,66%	20.564	20.171	-1,91%
Aceguá	Aceguá	UY	Importação	1.122	1.343	19,70%	445	277	-37,75%	354	277	-21,75%	4.548	3.344	-26,47%
			Exportação	504	1.015	101,39%	205	209	1,95%	226	209	-7,52%	1.288	2.423	88,12%
			Total	1.626	2.358	45,02%	650	486	-25,23%	580	486	-16,21%	5.836	5.767	-1,18%
Barra do Quaraí	Bella Unión	UY	Importação	124	3	-97,58%	1	0	-100,00%	32	0	-100,00%	282	11	-96,10%
			Exportação	218	56	-74,31%	24	17	-29,17%	11	17	54,55%	1.024	349	-65,92%
			Total	342	59	-82,75%	25	17	-32,00%	43	17	-60,47%	1.306	360	-72,43%
			Impo vazio	284	126	-55,63%	30	53	76,67%	29	53	82,76%	1.118	484	-56,71%
			Expo vazio	152	193	26,97%	10	42	320,00%	45	42	-6,67%	381	514	34,91%
Chuí	Chuy	UY	Importação	2.471	3.187	28,98%	516	745	44,38%	599	745	24,37%	6.147	7.898	28,49%
			Exportação	10.770	11.481	6,60%	1.907	2.807	47,19%	2.531	2.807	10,90%	26.225	28.992	10,55%
			Total	13.241	14.668	10,78%	2.423	3.552	46,60%	3.130	3.552	13,48%	32.372	36.890	13,96%
Jaguarão	Rio Branco	UY	Importação	5.187	5.502	6,07%	902	1.315	45,79%	993	1.315	32,43%	13.155	14.390	9,39%
			Exportação	6.311	6.692	6,04%	1.190	1.394	17,14%	1.499	1.394	-7,00%	16.889	17.640	4,45%
			Total	11.498	12.194	6,05%	2.092	2.709	29,49%	2.492	2.709	8,71%	30.044	32.030	6,61%
Quaraí	Artigas	UY	Importação	365	998	173,42%	137	154	12,41%	156	154	-1,28%	981	2.382	142,81%
			Exportação	109	100	-8,26%	22	14	-36,36%	28	14	-50,00%	360	300	-16,67%
			Total	474	1.098	131,65%	159	168	5,66%	184	168	-8,70%	1.341	2.682	100,00%
			Impo vazio	93	78	-16,13%	16	20	25,00%	21	20	-4,76%	248	190	-23,39%
			Expo vazio	309	724	134,30%	96	129	34,38%	121	129	6,61%	679	1.713	152,28%
Santana do Livramento	Rivera	UY	Importação	1.287	1.839	42,89%	353	398	12,75%	317	398	25,55%	3.419	4.337	26,85%
			Exportação	2.930	2.810	-4,10%	475	638	34,32%	653	638	-2,30%	7.701	7.586	-1,49%
			Total	4.217	4.649	10,24%	828	1.036	25,12%	970	1.036	6,80%	11.120	11.923	7,22%
Corumbá	Puerto Suarez	BO	Importação	7.093	6.057	-14,61%	972	1.507	55,04%	1.947	1.507	-22,60%	14.919	13.834	-7,27%
			Exportação	15.802	15.339	-2,93%	2.729	3.125	14,51%	3.674	3.125	-14,94%	35.806	36.166	1,01%
			Total	22.895	21.396	-6,55%	3.701	4.632	25,16%	5.621	4.632	-17,59%	50.725	50.000	-1,43%

Fluxo de veículos



feriados internacionais

julho

					
domingo, 9 Dia da Independência Argentina	Sem feriados	domingo, 16 Nossa Senhora do Carmo	Sem feriados	terça, 18 Juramento da Constituição do Uruguai	quarta, 5 Dia da Independência segunda, 24 Aniversário de Simón Bolívar

agosto

					
Sem feriados	Sem feriados	terça, 15 Assunção de Maria	terça, 15 Fundação de Assunção	sexta, 25 Independência do Uruguai	Sem feriados

setembro

					
Sem feriados	quinta, 7 Independência do Brasil	segunda, 18 Dia da Independência Chilena terça, 19 Dia do Exército chileno	sexta, 29 Dia da Batalha de Boquerón	Sem feriados	Sem feriados

internacional

Quantidade de empresas habilitadas ao Transporte Internacional

Brasileiras							
AR	BO	CL	PY	PE	UY	VE	Total
611	195	408	421	87	422	12	2.156
Estrangeiras							
AR	BO	CL	PY	PE	UY	VE	Total
523	297	535	280	44	189	7	1.875

Fonte: ANTT

50 anos ações

“

Ao longo desses 50 anos, a Associação se destacou com sua representatividade expressiva, conquistando espaços relevantes e marcando presença em momentos decisivos para o setor. Defendendo com firmeza o interesse e as necessidades de seus associados, a ABTI se destaca pelo diálogo construtivo e propositivo, sendo hoje referência no seu segmento. Em comemoração ao seu cinquentenário, estarão sendo realizadas 50 ações com a proposta de ressaltar a importância do transporte rodoviário internacional de cargas para o desenvolvimento das relações bilaterais e multilaterais entre os países membros do Mercosul.

”



5º
CONGRESSO

ITINERANTE DO TRANSPORTE
RODOVIÁRIO INTERNACIONAL

25 de outubro
Uruguaiana/RS

Faça parte desta história!

Patrocinadores:

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte

ATRHOL
Agência e Transportes Horizontina Ltda.

Contate-nos:





Completar **30 anos de estrada**
é motivo de muito orgulho para nós.

Nos tornamos uma entidade **essencial para o desenvolvimento do país**, contribuindo para o aumento da empregabilidade e a **melhoria da saúde** de quem mais precisa.

Agora, é **hora de comemorar**, sempre **olhando para a frente**.



**Capacitação
para você**
que quer **melhorar
de vida**

**Atendimento
de saúde**
para você que quer
viver bem



Assista ao vídeo da campanha



30 ANOS / SEST SENAT
PRESENTE. PERTO DE VOCÊ.

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte