

ABTI celebra 50 anos na **sede própria**

Construção contou com
o apoio dos sócios



Cada rosto que você vê nesta página representa dedicação, expertise e paixão pelo TRIC.

Juntos, formamos a força motriz da ABTI, prontos para responder às suas necessidades.

Não hesite em nos procurar. Estamos aqui, prontos para conectar, orientar e solucionar!



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 217
+55 (55) 99988 1982



Gladenir Vargas

Secretaria Executiva

secretaria@abti.org.br
(55) 3413-2828 ramal 201
+55 (55) 98116 6787



Rafaela Deponti

Legislações e Secretaria

abti@abti.org.br
(55) 3413-2828 ramal 211
+55 (55) 98116 6787



Marília Salgueiro

Comercial e Eventos

comunicacao@abti.org.br
(55) 3413-2828 ramal 209
+55 55 99199-4218



Gladys Vinci

Diretoria Executiva

internacional@abti.org.br
(55) 3413-2828



Katielli Saraiva

Comunicação

comunicacao@abti.org.br
(55) 3413-2828 ramal 208
+55 (55) 98156 0000



Diana Espíndola

Licenças

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



Taciana Machado

Licenças e Certificação Digital

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



Gabrielly Correia

Registros e Certificação Digital

registros@abti.org.br
(55) 3413-2828 ramal 214
+55 (55) 98141 0123



Nicolle Vieira

Registros

registros@abti.org.br
(55) 3413-2828 ramal 213
+55 (55) 98141 0123

Endereço: Rua dos Andradas, 1995 - Santo Antônio, Uruguaiana - RS, CEP: 97502-360. Visite nosso site: www.abti.org.br



@associacaoabti



@associacaoabti



@associacaoabti



@associacaoabti



@abtiimprensa

Síntese de **nossa história**



Francisco Carlos Gonçalves Cardoso
Presidente da ABTI

A capa desta edição de nossa revista Cenário do Transporte tem por trás dela uma saga de notáveis acontecimentos. Na década de 1960 um grupo de empreendedores brasileiros do transporte rodoviário, articulados por Bernardo Weinert, se somou aos seus colegas argentinos, liderados por Rogelio Cavalieri Iribarne, para viabilizar o transporte rodoviário internacional de cargas. Não por outras razões, cada um deles conduziu a instituição das Entidades de Transporte Internacional de seus países: a FADEEAC, em 1967, e a ABTI, em 1973.

A Associação Brasileira de Transportadores Internacionais nasceu no Rio de Janeiro, teve sede em Brasília, São Paulo e, há 26 anos, estabeleceu-se em Uruguaiana. A mudança para o extremo oeste do RS, e quiçá do Brasil, na fronteira com a Argentina, definiu o perfil da Entidade. Ao mesmo tempo que cumpre suas atribuições de representação perante as autoridades dos países do Mercosul, sobretudo no Subgrupo nº 5, oferece suporte operacional aos seus associados nas fronteiras. Trata-se de um sistema gremial que exercita diuturnamente sua expertise em transporte internacional. Conhece as pontes, os portos secos, os funcionários dos órgãos anuentes, dialoga com propriedade, produz estatísticas do fluxo de transporte, além de integrar o Sistema de Transporte organizado pela Confederação Nacional do Transporte.

*“Chegamos aos 50 anos
com muito a festejar”*

Esta é a ABTI que chega ao seu cinquentenário. Tem uma história de grandes serviços prestados ao transporte e ao comércio exterior.

Cada um dos 13 presidentes que conduziram a Associação soube interpretar a relevância de nosso setor. É por este motivo que chegamos aos 50 anos com muito a festejar e reverenciar, rendendo reconhecimento a TODAS as Diretorias que dedicaram o seu tempo em prol de uma posição coletiva do nosso segmento.

Na abertura desta mensagem eu me referi à capa da revista. Esta que estampa a sede própria que agora entregamos aos nossos sócios. Esta edificação começou a ter forma há 50 anos. Este prédio é uma síntese de nossa história, da ventura de nossos líderes e diretorias, sempre apoiados pelos sócios.

A nossa Diretoria coube a honra do desfecho de dar materialidade à nossa história, por meio desta obra que estamos entregando para a posteridade.

Parabéns Transportadores Internacionais!

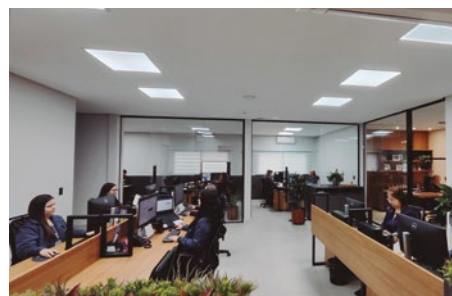
sumário



ANO XVII - EDIÇÃO 69 - 2023

A mudança da Associação
para a **sede própria**

6-7



Entrevista com **Waldemar Costa**, o pioneiro executivo da Transportes Coral. Em 1964 ele participou da primeira viagem porta-a-porta Brasil-Argentina

8



A história do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas

1ª parte: A evolução do modal desde os anos 1940

18 a 24

2ª parte: A história da ABTI, que este mês celebra 50 anos

25 a 37

18



2º Congresso Nacional
de Transporte Rodoviário
de Cargas – 1965 – São
Paulo/SP



Evento Rodovias do Futuro
aponta que a extensão de
rodovias concedidas à iniciativa
privada deve duplicar nos
próximos quatro anos

10



Multilog vence licitações e
mantém concessões em Santana
do Livramento, Uruguai e
Jaguarão

17

ECONOMIA

Crise de liquidez da Argentina deixa transportadores
internacionais há seis meses sem pagamentos

08

GERAIS

ABTI lança livro que narra a história do transporte rodoviário
internacional de cargas

17

ASSOCIADOS

Empresas sócias da ABTI conquistam Prêmio Exportação RS.
Interlink Cargo é premiada pela 10ª vez

40

INFORMAÇÕES

Acompanhe os horários de atendimento nas
fronteiras terrestres do Brasil

42

FLUXO TRIC

Transporte Rodoviário Internacional de cargas reduz
11% até julho deste ano. Apenas Uruguai cresce

44-45

INTERNACIONAL

Mercovia tem concessão prorrogada até julho de 2024

46



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

Flávio Vasconcelos dos Santos

CONSELHO DIRETOR

Diretores

Francine Roman

Matías Ferrari

Clóvis Dall'Agnol

Lenoir Gral

Juan Carlos Castro Pastor

Fernando Cordenonsi

Osni Roman

CONSELHO FISCAL

Presidente do Conselho Fiscal

Valmor Scapini

Conselheiro Fiscal Efetivo

Rubem de Carvalho Maidana

Giovane Lindemayer de Oliveira

Conselheiro Fiscal Suplente

Hélio José Branco de Matias

Edgardo José Gasparrini

CONSELHO EDITORIAL ABTI

Diretor Administrativo

Nolar Vicente Sauer

Diretora Executiva

Gladys Vinci

Secretária Executiva

Glademir Vargas

Jornalismo

Katielli Saraiva

COMERCIAL

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

Gráfica Kunde

Tiragem desta Edição

3.000 exemplares

ABTI já está trabalhando na nova sede



A mudança para a sede própria da ABTI ocorreu durante o fim de semana de 19 e 20 de agosto. Formalmente o primeiro dia de trabalho na casa nova foi em 21 de agosto.

No dia 06 de setembro a equipe de trabalho recebeu a visita do presidente da Associação, Francisco Cardoso, que foi recepcionado com um café da manhã. Também participaram do encontro as arquitetas Victória Amarante e Nidia Roque que trabalharam no projeto e construção do prédio.

A simbólica celebração suscitou reflexões sobre a história da ABTI e os percursos trilhados para chegar ao ano de 2023 em sua sede própria. O presidente agradeceu o esforço e a dedicação de

todos os colaboradores da Entidade. Falou de suas experiências na empresa Interlink, traçando um paralelo entre sua jornada e os desafios e conquistas que enfrentou. Destacou que o sucesso,





Francisco Cardoso, presidente da ABTI, festejou com os colaboradores e projetistas da sede

muitas vezes, é construído com o trabalho e a visão de outros.

Cardoso prestou reconhecimento à diretora executiva, Gladys Vinci, que considera seu “braço direito”, dado seu comprometimento e paixão que têm impulsionado a ABTI ao longo dos anos.

A solenidade de inauguração do prédio será no dia 25 de outubro.



Celebrando 45 anos de Excelência com a ATRHOL: Uma Jornada de Conquistas

Ao longo de 45 anos, a Transportadora ATRHOL tem mantido a sua essência, desde a origem, de proporcionar serviços em logística e transporte, com qualidade e inovação.

Com uma frota que representa as melhores soluções em todo o país e o título de maior transportadora de maquinário agrícola da América do Sul, temos certeza que essa jornada incrível nos levará a ainda mais realizações.

Nossa história é moldada por associados dedicados, colaboradores incansáveis, parceiros confiáveis e clientes leais. Agradecemos a todos que fizeram parte dessa jornada conosco. Obrigado por caminharem ao nosso lado nesta jornada extraordinária!



Crise na Argentina:

Transportadores estão há seis meses sem receber

Empresas voltam-se ao mercado e planejam cobrar frete no Brasil

Decorridos seis meses das primeiras medidas de repasse de dólares pelo governo argentino, observa-se que os mecanismos protelatórios implantados pelo Banco Central através do SIRASE não foram suficientes para que o país pudesse adimplir os exportadores brasileiros de produtos e serviços, entre eles o transporte rodoviário.

O aprofundamento desta crise econômica ocorre em meio à disputa eleitoral para a presidência da República, levando a que o governo não explicita o default. O silêncio aumenta a preocupação dos detentores de créditos, pois os organismos internacionais, tendo o FMI como referência, também não tomaram posição frente a Argentina, em postura que sugere uma espera pela definição de quem assumirá a chefia na Nação.

A imprensa brasileira tem noticiado que já está ocorrendo desabastecimento de importados no país. Há três meses a Argentina não recebe carros importados e faltam peças de reposição. A indústria química local tem alertado o governo para a falta de insumos para produção de alimentos e medicamentos. As empresas estão acumulando dívidas no exterior pelo fato do governo não liberar dólares para pagamento de compras já feitas. Mesmo em supermercados, reduziu a oferta de produtos importados. O economista Juan Carlos Rosiello, professor da Universidade Católica Argentina, interpreta que a situação demonstra que o país não está tendo um livre comércio. As reservas líquidas de dólares são negativas em 10 bilhões, fazendo com que o governo não apenas deixe de pagar as importações, como também esteja colocando barreiras às mesmas.

Enquanto isso, os transportadores internacionais do Brasil acumulam um passivo crescente que gradativamente os têm levado a reduzir em até 30% a oferta de serviços para a Argentina, ao mesmo tempo em que utilizam os pesos argentinos disponíveis no país vizinho

para pagar combustíveis e outras despesas realizáveis em moeda local.

Segundo pesquisa feita pela ABTI com seus associados, no mês de setembro, 90% das transportadoras definiram que até janeiro de 2024 vão deixar de aceitar fretes com cobrança na Argentina. Apenas 16% dos pesquisados confiam num desfecho para a falta de dólares após as eleições. Presentemente, também segundo este levantamento, mais da metade das operações de transporte com a Argentina tem cobrança no destino.

Segundo Francisco Cardoso, presidente da ABTI, após os esforços iniciais da Associação para tentar uma solução junto às autoridades, resta às empresas do setor se voltarem ao mercado, pois está claro que a Argentina não tem reservas em dólar, e a solução pode demorar muito além do primeiro semestre de 2024. Para ele, é necessário negociar com os clientes para mitigar o problema. "Existem setores mais resilientes do que outros, dependendo do tipo de cliente e das operações de transporte", analisa Cardoso, ponderando que os exportadores brasileiros enfrentam os mesmos problemas que os transportadores. O presidente da Entidade afirma que tudo vai passar pelas eleições, em dois turnos, havendo muitas incertezas. Diante desta realidade, considera que o cenário é desafiador, sem perspectiva de uma solução no curto prazo.





5º CONGRESSO

ITINERANTE DO TRANSPORTE
RODOVIÁRIO INTERNACIONAL

PROGRAMAÇÃO



25 de outubro de 2023
13h30 - 18h00



Casa Bento, 3438.
Uruguaiana/RS

Temáticas

- Inovações do RNTRC
- Atualidades do Programa Brasileiro de OEA
- Gestão Coordenada de Fronteiras
- Portal Único de Comércio Exterior
- Observatório Nacional de Transporte e Logística

Palestrantes

- José Amaral Filho - ANTT
- Elaine Costa - RFB
- John Mein - Procomex
- Alexandre Zambrano - RFB
- Lilian Campos - Infra S.A

Vagas limitadas! Inscrições gratuitas pelo site www.abti.org.br
Maiores informações: +55 (55) 98156-0000 ou abti@abti.org.br

Patrocinadores:



50 anos | 50 ações:



Apoiadores Institucionais:



Ministério dos Transportes vai conceder 35 lotes de rodovias

A ABCR – Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias, em conjunto com a ANTT, promoveu em 10 de agosto, na cidade de São Paulo/SP, o evento Rodovias do Futuro. A promoção marca um novo momento do setor de infraestrutura rodoviária. O governo federal planeja licitar 35 novas concessões nos próximos anos, resultando em investimentos de R\$ 230 bilhões que serão aportados pelos usuários destas rodovias. Novos critérios pretendem tornar mais flexíveis os contratos, permitindo estender concessões em situações que visem assegurar o cumprimento pleno das concessões. O prazo referência das privatizações é de 30 anos. O governo norteia as concorrências na menor tarifa, buscando modicidade aos usuários das rodovias pedagiadas.

Diversos painéis apresentados no Rodovias do Futuro apontaram para novas tecnologias e serviços para os usuários. O otimismo do setor das empreiteiras também estava presente nas manifestações. Atualmente o Brasil tem 27 mil quilômetros de rodovias federais concedidas, e projeta-se ampliar para 56 a 60 mil quilômetros.

Na abertura do evento o ministro dos Transportes, Renan Filho, anunciou que o governo federal está renegociando as multas das atuais concessionárias, num montante de R\$ 1 bilhão. Pretende converter o valor em novos investimentos nas estradas, mediante acordos específicos. Com uma agenda positiva, o projeto é retomar os investimentos nas rodovias, transferindo-as à iniciativa privada.

O setor encontra-se num momento de notáveis avanços tecnológicos que embasam o conceito de que as rodovias cada vez mais, serão vivas, inteligentes e sustentáveis.

Os avanços tecnológicos do setor estão relacionados aos testes de sistemas de arrecadação na modalidade **free flow** que se encontram em curso em São Paulo. Em três meses e meio de cobranças remotas por meio de arcos, a adimplência foi de 86%, resultado considerado muito bom, nesta fase experimental. A outra inovação, diretamente relacionada com o transporte de cargas, é a tecnologia de pesagem de caminhões em movimento,

sem a necessidade de parada em postos de controle. Trata-se do sistema HS-Win, já testado. Os aspectos novos a serem ajustados para sua implantação estão relacionados à legislação, pois deixará de existir a infração de evasão de controle, e novas interpretações punitivas deverão ser incorporadas.

O Rodovias do Futuro marcou pela revisão do conceito de prestação de serviços em estradas concedidas. Deverá se ampliar com a conectividade das estradas, que é outra face da tecnologia que deve ser incorporada a estes empreendimentos.

A ABTI foi uma das entidades apoiadoras deste evento.



Garanta suas viagens internacionais

PRODUTOS

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

RCTRVI – CARTA AZUL (DANOS A TERCEIROS)

FROTA

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

**COM O SMART VISION CAM,
A SEGURANÇA DA SUA
FROTA É ELEVADA A UM
NOVO PATAMAR.**

Nosso sistema é capaz de
identificar riscos e fornecer
alertas instantâneos que
previnem acidentes.



**TORNE SUA FROTA MAIS SEGURA E
EFICIENTE COM A INTELIGÊNCIA
ARTIFICIAL E A VIDEOTELEMETRIA.**

smart
vision cam



Acesse nosso material e saiba
como a **Inteligência Artificial**
irá revolucionar a sua frota!



**Fique por dentro dos
nossos lançamentos**

f t y in o d
@truckscontrol

(43) 9 9914-0020 (43) 3377-5200
vendas@truckscomercial.com.br
www.TrucksComercio.com.br



Seguros de Transporte

Sua carga 100% segura com a Fedrizzi

O **seguro de cargas** serve para dar proteção a mercadoria durante o seu transporte **nacional ou internacional**, seja por via aérea, terrestre ou aquaviária.

Nosso atendimento **premium** auxilia em tudo o que for necessário em caso de sinistros, e temos um setor específico para **seguro de transporte**.

Saiba mais em:
fedrizziseguros.com.br



Matheus (54) 99942-2041
Fedrizzi (54) 2992-2000

FEDRIZZI
SEGUROS

História:

“O modal rodoviário foi fundamental para a expansão comercial do Mercosul”



Waldemar Costa é natural do Espírito Santo. Tem 92 anos e mora em Buenos Aires há mais de 50 anos. Sua trajetória profissional foi quase toda relacionada ao TRIC. Contratado pela Coral, chegou em Buenos Aires em 22 de fevereiro de 1964 com a missão de instalar a sucursal da empresa no país. Mais tarde atuou em outras destacadas transportadoras do internacional. Costa esteve presente no nascedouro deste mercado. Acompanhou Bernardo Weinert e outros empresários do transporte brasileiro em inúmeras tratativas que visavam conquistar a abertura deste mercado. Audiências, congressos, entidades e seminários compunham as articulações que resultaram em acordos para o transporte rodoviário internacional. Este alto executivo foi protagonista e testemunha ocular da história do TRIC. Nesta entrevista, narra fatos e interpreta a perspectiva histórica de acontecimentos que marcam o setor.

Cenário do Transporte - *Quais foram os fatos que provocaram o interesse de transportadores brasileiros em conquistar licenças para operações internacionais a partir da década de 1960?*

Waldemar Costa - Eu fui convidado por Bernardo Weinert para estabelecer a Coral em Buenos Aires. Sequer sabia ao certo qual seria minha remuneração, mas aceitei a oferta. Porém desconheço os fatos que antecederam esta decisão, pois até aquela data eu atuava em outro setor. Mas tenho clareza de que ele era o condutor deste processo. Foi uma figura central. Era muito perspicaz.

Cenário do Transporte - *Quais outros transportadores/empresas se envolveram diretamente neste objetivo?*

Waldemar Costa - Prefiro registrar que o segmento de cargas frigorificadas tinha preva-

lência nestas interlocuções. Dispunha de muitas vantagens no mercado, sendo mais interessante do que a carga seca.

Cenário do Transporte - *Dos países do Cone Sul da América, quais evidenciavam melhor disposição por negociar a viabilidade do transporte rodoviário internacional?*

Waldemar Costa - Brasil e Argentina deram início às negociações. Na sequência o Uruguai se engajou nestas tratativas. E logo depois, o Chile também se juntou. É importante ressaltar que o transporte terrestre já existia neste tempo, mas era quase todo feito por ferrovias, com transbordo na fronteira. O modal rodoviário também tinha operações mistas com o ferroviário, sempre com transbordo. Noutro lado, havia o transporte marítimo, que tinha muitos problemas com os portuários e suas exigências. Houve um momento muito favorável para o avanço do modal rodoviário: o mercado caiu nos braços do rodoviário.

“Bernardo Weinert foi a figura central da articulação do TRIC no seu início, a partir da década de 1960”

Cenário do Transporte - *Destes tempos iniciais, quais foram os fatos mais marcantes do TRIC?*

Waldemar Costa - Eu recorro de duas situações que conformaram capítulos desta história. O primeiro episódio foi o malogrado transporte de 1.500 pneus Pirelli, em que a indústria exportadora assumiu o risco de fazer este transporte por via rodoviária para Buenos Aires. Houve retenções dentro do território nacional e na fronteira, onde parte da carga foi trasladada para o trem e outra para um caminhão argentino. Ocorreram diversos problemas, o caminhão argentino foi apreendido sob suspeita de contrabando, etc... Esta operação rodoviária tinha amparo legal na Resolução 10/63 da Argentina, que autorizava o transpor-

te rodoviário. No entanto as outras autoridades argentinas envolvidas nestes trâmites ignoravam esta normativa e suscitaram grandes embaraços. O episódio disparou um processo de discussão sobre o empenho do modal rodoviário de forma mais plena.

O segundo acontecimento foi o transporte emergencial para a Somisa, uma siderúrgica argentina que estava parada por causa da falta dos tijolos refratários empregados em seus equipamentos. A Coral foi autorizada a realizar o transporte com quatro caminhões, em viagem inédita até o destino, San Nicolas, sem transbordo. O episódio plasmou às autoridades a importância do transporte rodoviário, rompendo em definitivo a resistência à sua presença em transportes até o destino final. A partir daí, a Coral recebeu um permiso experimental para alguns caminhões.

Cenário do Transporte - *As vantagens operacionais do modal rodoviário logo foram percebidas pelos importadores/exportadores? O mercado logo se estabeleceu?*

Waldemar Costa - Foi uma conquista muito rápida. A Coral largou na frente, e soube capitalizar essa conquista. Incorporou frota e expandiu exponencialmente.

Cenário do Transporte - *O Sr. esteve envolvido na primeira viagem de caminhões brasileiros que ingressaram no território argentino. Como foi este acontecimento? Em que ano?*

Waldemar Costa - Sim, eu conduzi nosso comboio até o destino. Era tripulante de um dos caminhões. Os veículos chegaram na fronteira em 04/11/64. Levamos dois dias para chegar ao destino. Em San Nicolas. Nossos caminhões provocavam curiosidade onde passavam, pois os modelos Scania não existiam na Argentina.

Cenário do Transporte - *Os tratados de 1966 e 1977 foram suficientes para definir uma base legal desta atividade?*

Waldemar Costa - Os tratados surgiram da necessidade de institucionalizar o sistema já em curso. Resumindo, fazer as coisas de maneira legal era muito melhor. Trazia mais segurança.

Cenário do Transporte - *Além da Coral, que outras empresas brasileiras se destacaram no internacional, nos primeiros anos? E da Argentina?*

Waldemar Costa - A TVR, Pérola, Aurora, Mercúrio, Michelin, Rebesquini, Schio, Irmãos Schwanck e Translor estão entre as primeiras a obter cupos (cotas). Das argentinas, destacavam-se a Corsario Rojo, Para e Di Gregory.

Cenário do Transporte - *A Coral marca a história deste segmento. Possivelmente é a maior empresa do internacional em todos os tempos. Como foi esta trajetória de sucesso e como se deu seu declínio?*

Waldemar Costa - Bernardo Weinert era um comerciante. A empresa cresceu muito rapidamente e houve descuidos no controle do patrimônio. O transporte era muito vulnerável. E suscetível aos desvios de recursos. Em certo tempo Bernardo voltou-se para a indústria do vinho na Argentina, tornando-se personagem destacado da vida social no país. Comparecia aos grandes eventos nacionais e recepcionava altas autoridades. Não foi o mercado que derubou a Coral, foi a gestão.

Cenário do Transporte - *O Sr. acompanhou os fatos relacionados ao empenho de al-*

guns empresários para fundar a ABTI? Qual era a visão deles ao propor uma Associação?

Waldemar Costa - Não acompanhei tais eventos. No ano da fundação da ABTI, eu estava fora do transporte. Mas sei que foram os sócios da Coral que articularam a Entidade, tendo usado recursos próprios para manter as viagens internacionais para garantir as interlocuções necessárias.

Cenário do Transporte - *O transporte rodoviário internacional impactou o intercâmbio comercial entre Brasil, Uruguai, Argentina, Chile e Paraguai?*

Waldemar Costa - Mais do que importante, o modal rodoviário foi fundamental para a expansão comercial entre os países. O mercado buscava aproximar-se do transporte por caminhões. Foi uma simbiose perfeita: um transporte eficiente ampliou o mercado para cada um dos países.

Cenário do Transporte - *Transportar fronteiras de maneira mais simples é uma expectativa nunca bem atendida para o modal rodoviário. Há uma institucionalidade do nacionalismo?*

Waldemar Costa - Entendo que não se trata de uma questão nacionalista. Sempre houve diálogo com as autoridades. Mas temos tido problemas com os governos. As crises econômicas provocam arbitrariedades. São coisas circunstanciais. É uma coisa leva a outra. É inerente a nossa realidade.



▶▶▶▶▶ CONHEÇA A
PLANALTO
TURISMO

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



Planalto
TURISMO

✉ atendimento@planaltoturismo.com.br | 🌐 @TurismoPlanalto | 📱 @planalto.turismo | 📞 (51) 9 9739 - 4713



TRANSPORTE NACIONAL, INTERNACIONAL E ARMAZÉNS GERAIS

São mais de 40 anos de experiência em um mercado altamente competitivo. Essa longevidade, pouco comum no setor, é fruto do nosso comprometimento que proporciona satisfação e respeito de nossos clientes, conquistados com investimentos constantes em tecnologia e infraestrutura, qualificação do time de colaboradores e atualização constante dos nossos processos operacionais.

Presente nos países do Mercosul – Argentina, Chile, Bolívia, Paraguai e Uruguai, operamos com modernos conceitos de otimização de processos, e controle de remessas que garantem maior redução no lead-time operacional.

CONTATE-NOS

 +55 (43) 3374-1400

 falcao@transfalcao.com



ABTI lança livro sobre a história do transporte rodoviário internacional de cargas

Durante o ano de 2018 a Diretoria da ABTI decidiu contratar uma pesquisa sobre a história do transporte rodoviário internacional de cargas, com o propósito de editar um livro que se tornaria um legado desta trajetória. O convite foi feito ao jornalista Paulo Ziegler, que desde 2015 edita a revista Cenário do Transporte.

Após a definição do projeto de trabalho, o autor dedicou-se por 15 meses a uma pesquisa histórica sobre economia, comércio exterior, política, infraestrutura e transporte, sobretudo no ambiente do Cone Sul da América. De forma mais específica, foi investigada a evolução dos meios de transporte entre as nações.

A primeira articulação do modal rodoviário de cargas nas Américas foi registrada em 1946, quando



ocorreu em Buenos Aires o 1º Congresso Americano de Transporte Automotor de Cargas, com a presença de representantes de nove países.

A década de 1960 marcou as primeiras iniciativas de transportadores brasileiros e argentinos com o propósito de obter licenças

para o transporte internacional. O ano de 1964 registra o primeiro carregamento porta-a-porta entre o Brasil e a Argentina, feito pela Transportadora Coral.

O livro de 128 páginas apresenta toda a evolução dos acordos celebrados a partir de 1966, quando Brasil, Argentina e Uruguai firmaram o primeiro tratado. Descreve também a trajetória da ABTI, desde sua fundação, em 1973.

Para editar a obra foram feitas

inúmeras viagens, com o depoimento de dezenas de transportadores, autoridades e ex-presidentes da Associação.

A pesquisa foi concluída no início de 2020. Diante do inusitado acontecimento da pandemia, a Diretoria da Associação resolveu adiar o lançamento do livro para algum momento posterior, aí incluindo os fatos relevantes da crise mundial de saúde e seus efeitos no transporte nesta região. Sobreveio ainda, a interpretação de que se avizinhava o cinquentenário da ABTI.

Para atualizar os acontecimentos até o jubileu de ouro da Entidade, assim como para registrar a construção da sede própria, a obra está sendo lançada agora, no mês de outubro deste ano.

Todos os sócios da ABTI receberão o livro neste mês. Em 21 e 22 de novembro, durante a Reunião do SGT-5 em Brasília, a publicação será entregue aos representantes do transporte dos demais países que compõem o Mercosul.

Multilog vence licitação de três portos secos no RS

A Multilog prosseguirá suas operações nos portos secos de Jaguarão, Uruguaiana e Santana do Livramento por mais 25 anos. Em agosto a concessionária venceu a licitação destas três unidades de fronteira, que se somam às operações de Foz do Iguaçu e de Dionísio Cerqueira/SC, que está prestes a se iniciar.

Em 2022, a Multilog registrou o ingresso de cerca de 400 mil veículos que movimentam cargas de importação e exportação nestas unidades alfandegadas.

A empresa tem sua matriz em Itajaí. Foi fundada há

mais de 20 anos, quando recebeu a autorização da primeira Estação Aduaneira do Interior (Eadi) em 1996, começando a operar. Em 2016, passou a atuar no Paraná e no Rio Grande do Sul após aquisição de outras empresas do mercado e, ao final de 2017, iniciou em São Paulo. Em 2022, seguindo o projeto de expansão, realizou aquisições, que contemplam unidades distribuídas no Nordeste, em São Paulo e Santa Catarina, atingindo o faturamento de R\$ 1 bilhão.

capa

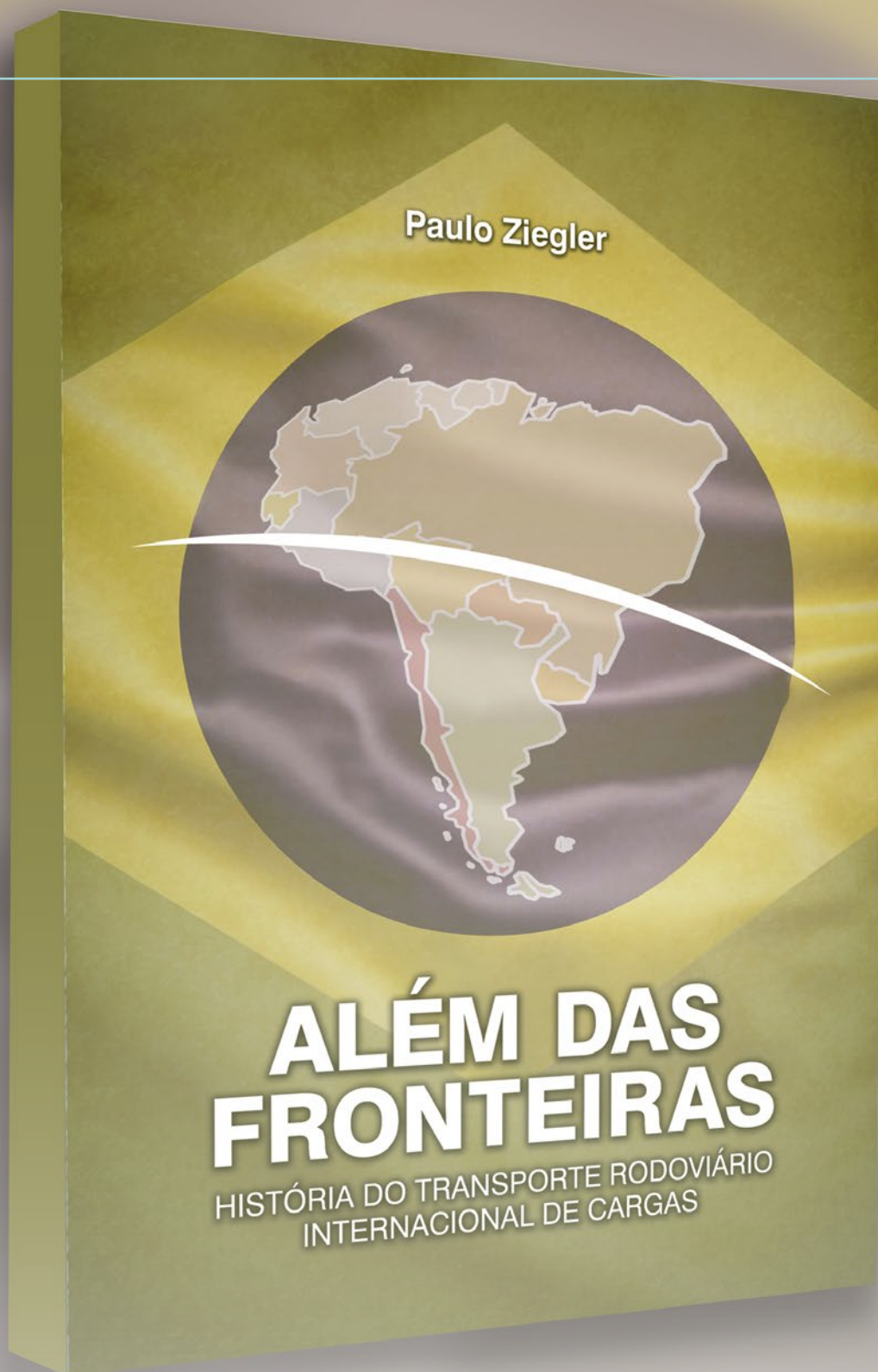


Imagem da capa do livro “Além das Fronteiras”, publicação sobre a história do transporte rodoviário internacional de cargas (arte de Gilnei Cunha).

A matéria principal desta edição da revista divide-se em duas partes.

O primeiro bloco versa sobre os antecedentes do transporte internacional, bem como a evolução dos tratados internacionais. Na segunda parte debruça-se sobre a história da ABTI, que completou 50 anos neste mês de setembro.

Há 59 anos quatro caminhões realizaram o primeiro transporte internacional sem transbordos

O transporte rodoviário internacional de cargas naturalmente acompanhou a evolução do modal rodoviário de todos os países do cone sul da América. Houve um amadurecimento mercadológico nos mercados internos, fazendo com que as cargas chegassem até as fronteiras. Basicamente inspirado na experiência já existente no modal ferroviário, as mercadorias de exportação/importação eram transbordadas para as empresas nacionais do país vizinho.

O fato de que as ferrovias tinham bitolas diferentes entre os países, fez com que este modal, anterior ao rodoviário, nunca tivesse se interessado por um acordo de operações multinacionais.

Os caminhões tinham mobilidade superior e não dependiam deste empecilho técnico. O que faltava era uma visão e legislação que atendesse a essa perspectiva.

Os ensaios de integração

Enquanto os governos sul-americanos avançaram muito lentamente para um Intercâmbio comercial, os empresários do transporte rodoviário logo enxergaram a oportunidade de ampliação de seus negócios neste novo mercado.

Uma evidência desta percepção foi a realização do 1º Congresso Americano de Transporte Automotor de Cargas, ocorrido entre 05 e 11 de dezembro de 1946, em Buenos Aires. O evento foi organizado pela Associação Argentina de Proprietários de Caminhões com a participação de 54 representantes da Argentina, Uruguai, Chile, Brasil, Peru, Colômbia, México, Estados Unidos e Canadá. Antônio Alvarez Affonso foi o delegado brasileiro.

Uma das resoluções do Congresso, foi estabelecer a união dos transportadores de cargas por automotor da América, e em razão disso resolveu declarar o dia 05 de dezembro como “O Dia do Caminhão na América”, data esta que até



Desfile na Av. de Maio - Buenos Aires marcou 1º Encontro de Transportadores, em 1946

hoje se celebra o transporte na Argentina. Para marcar a realização do histórico encontro internacional, houve um desfile de caminhões na Av. de Mayo que foi acompanhado por expressivo público. O Congresso foi uma demonstração

de que o modal rodoviário de cargas já estava desenvolvendo uma identidade própria, constituindo-se numa atividade econômica com força e voz tais, que lograva promover um encontro internacional, mesmo que as fronteiras terrestres ainda fossem fechadas para esta atividade.

Início com muitos obstáculos

Dezessete anos mais tarde, uma comitiva de autoridades e empresários argentinos entre os dias 15 e 22 de julho de 1963 manteve reuniões em São Paulo e o Rio de Janeiro. Eram representantes de 23 setores do comércio e indústria do país vizinho, buscando novos mercados. No mês seguinte, em 20 de agosto, por convite do governo argentino, promoveu-se em Buenos Aires o primeiro contato oficial e formal entre transportadores brasileiros e argentinos. A delegação brasileira estava representada por Bernardo Weinert e Arno Waclawosky, da Transportadora Coral, com sede no RJ, e por Fausto Mourão Montenegro, do Expresso São Geraldo, também do RJ. Os empresários argentinos eram: Rogelio Cavalieri Iribarne, Jorde Vidal, Dionisio Panagópulo, Edmundo Urdinez, Pascual Podestá, Rodolfo Wehncke, Benjamin e Leonidas Goren. Durante o encontro os empresários brasileiros tomaram conhecimento da legislação de

transporte na Argentina, assim como das condições da malha rodoviária do país. No dia anterior a esta reunião, o governo argentino publicou a Resolução Geral 10/63, que em suas justificativas, fundamentou o exato momento em que o transporte rodoviário rompe a barreira das fronteiras Brasil-Argentina.

Registrou a Resolução:

- *Considerando que a missão oficial ocorrida no Brasil sugere a conveniência de fomentar o intercâmbio comercial por intermédio da ponte internacional Uruguiana – Paso de los Libres;*
- *Considerando que para tal fim é conveniente facilitar o ingresso de veículos com carga para que possam cumprir com o serviço denominado “porta-a-porta”, o que torna imprescindível a nacionalização das mercadorias transportadas no veículo;*
- *Considerando que os Estados Unidos do Brasil admite tal sistema com base de reciprocidade que atualmente aplica com o Uruguai, aplica-se igual medida na República Argentina, com vigência imediata.*



Bernardo Weinert (3º esq-dir) liderou empresários brasileiros na viabilização do transporte internacional

A Resolução segue estabelecendo regimento para o serviço aduaneiro argentino que a partir desta data liberaria os caminhões para seguirem com as cargas até seu destino.

Cinco meses antes, em 18 de março de 1963, o Decreto 51813-A, assinado pelo presidente João Goulart, em seu Artigo 1º, autorizou a entrada ao país de caminhões transportando cargas regularmente manifestadas procedentes dos países com os quais o Brasil mantinha ligações rodoviárias provisionadas de repartições aduaneiras e que, em reciprocidade, aplicassem em seus territórios tratamento equivalente aos caminhões procedentes do Brasil. O Decreto estabeleceu providências aduaneiras e antecipou-se a uma questão mercadológica relevante, pois permitiu ao veículo estrangeiro



transportar carga de retorno ao seu país.

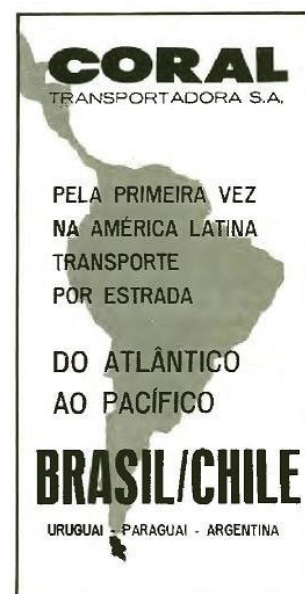
Antes ainda, o Uruguai foi o primeiro país a regulamentar o tráfego de cargas através de suas fronteiras, por via terrestre, em Decreto de 28 de junho de 1962. O Chile, neste mesmo período, expediu ordem às suas aduanas estabelecendo normas sobre a admissão de mercadorias via rodoviária.

No final de março de 1964 a Coral tentou realizar o primeiro transporte porta-a-porta entre Brasil e Argentina. Clientes como a Pirelli e a Eucatex moviam a empresa nesta empreitada de desbravamento de fronteiras. Caminhões carregados com 1500 pneus dirigiram-se à Uruguiana, tendo como destino final Buenos Aires, quando foram interceptados pelo Exército Brasileiro na cidade de Santa Maria/RS. Transcorria nestes dias a Revolução de 1964. Waldemar Costa, gestor da Coral na Argentina, estima que dois dias depois os veículos foram liberados, e tendo chegado à fronteira, a Coral descobriu que a Resolução Argentina 10/63, que havia regulamentado o transporte internacional, não havia ido além do papel. Costa assinala que apesar do malogro, o episódio serviu como um balizador, um instrumento de pressão, na busca de uma solução para o cumprimento da nova legislação. A carga de pneus terminou sendo baldeada em Paso de los Libres para o sistema ferroviário. Restou uma parte da mesma que foi transportada de caminhão, em transbordo.

Em 1964, enfim, a primeira viagem internacional

Mas a Coral manteve-se focada no objetivo de abrir este mercado. Enquanto tramitava em Buenos Aires a permissão para o transporte internacional, em novembro de 1964, uma emergência da siderúrgica estatal argentina Somisa resultou numa liberação especial do governo para que quatro caminhões semirreboques transportassem do Brasil tijolos refratários de magnesita para seu abastecimento.

Finalmente em 08 de janeiro de 1965 a Resolução 15/65 da Secretaria de Estado do Transporte da Argentina, tendo em vista o cumprimento de todos os requisitos de lei, e considerando o interesse público pela implantação do serviço de transporte que promoveria um intercâmbio comercial de mercadorias, especialmente daquelas que não poderiam sofrer transbordos nem manipulação, outorgou à Transportadora Coral "permiso" por cinco anos para implantar um serviço público de autotransporte de cargas gerais desde o limite do Brasil a partir da Ponte Internacional de Paso



Coral: empresa foi pioneira e liderou o processo de abertura do mercado

de los Libres para todas as regiões da Argentina, sempre com indicação de trânsito pelas rodovias nacionais do país.

O ano de 1966 marca a história do TRIC pois os governos instituíram o primeiro marco legal plurinacional em torno do transporte rodoviário de cargas e passageiros. Em 16 de outubro de 1966 o Brasil, Argentina e Uruguai firmam um Convênio sobre Transporte Internacional Terrestre para suprir as necessidades de ampliação dos meios de comunicação terrestre. Ficou estabelecido o tráfego bilateral através de fronteira comum ou com trânsito por um terceiro país. O convênio vetou operações internas em outros países, e definiu que o transporte só poderia ser feito por empresas habilitadas (permissionadas). Desde então houve atenção nas definições de dimensões e pesos máximos, que naquele momento foram determinados por cada país, ao seu modo. O Artigo 20º do Convênio demonstrou a que veio, pois deixou aberta a possibilidade de adesão para qualquer um dos países membros da ALALC - Associação Latino-americana de Livre Comércio. Neste contexto, o Chile foi o primeiro a aderir, em 28 de abril de 1967. Depois o Paraguai também se incorporou.

Um mês após a assinatura do convênio, ocorreu em Buenos Aires a Conferência Latino-americana de Transporte Automotor por Rodovias. Esteve presente Antônio Lanusse, secretário

dos Transportes da Argentina. A delegação empresarial brasileira contou com a participação de Wander Soares, Ildelio Martins, Orlando Eiras Affonso e Bernardo Weinert. Nesta Conferência os transportadores fundaram a Associação Latino-americana de Transporte Automotor por Carreteras – ALATAC.

Surgem entidades empresariais para dar suporte ao setor

A institucionalidade das relações com os governantes demandou a organização de associações empresariais do transporte que representassem coletivamente os interesses envolvidos, ampliando a legitimidade dos pleitos, e neutralizando o caráter pessoal que eventuais posicionamentos poderiam sugerir.

Na Argentina a primeira entidade de âmbito nacional a interceder nos assuntos do transporte entre os países do Prata foi a CATAC – Confederação Argentina do Transporte Automotor de Cargas, fundada em 1954. Treze anos mais tarde entra em cena a FADEEAC – Federação Argentina de Entidades Empresariais do Autotransporte de Cargas, que congrega associações e câmaras do segmento. Especificamente a ATACI – Associação de Transportadores Argentinos de Carga Internacional, constituída em 1984 sob a estrutura da FADEEAC, passou a tratar deste segmento.

Ainda a partir de uma cronologia, a Câmara Autotransporte Terrestre Internacional do Uruguai - CATIDU foi instituída em 1971, reunindo cinco empresas que operavam no segmento internacional.

No Brasil, os empresários do transporte contavam com a representação da NTC – Associação Nacional de Transportes Rodoviários de Cargas e Logística, com sede



Empresários argentinos também atuaram para o transporte romper fronteiras (foto 1965)

em São Paulo, fundada em 1963. Dez anos depois, os transportadores internacionais do Brasil constituem uma entidade específica do setor, a Associação Brasileira de Transportadores Internacionais - ABTI, com sede no Rio de Janeiro/RJ.

O marco legal do setor: de 1966 até o ATIT, em 1989

O Convênio sobre Transporte Internacional Terrestre firmado em 16 de outubro de 1966 por Brasil, Argentina e Uruguai cumpriu relevante papel para atender as necessidades de expansão do comércio exterior através do modal rodoviário. À luz da história este convênio foi o embrião do ATIT- Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre que vige em nossos dias. Por meio dele foram estabelecidas as bases sobre as quais se deram os avanços, que ocorriam nas regulares reuniões dos ministros de obras públicas e transportes dos países dele signatários. Foi por seu marco legal que os transportadores gradativamente avançaram pelas rodovias fazendo o transporte “porta-a-porta”, inovando a forma de atendimento ao mercado internacional entre estes países e consolidando uma prestação de serviço que logo se configurou como uma necessidade.

Esta nova realidade também induziu os governos a buscar o aperfeiçoamento deste convênio. Na VIII Reunião de Ministros de Transportes e Obras do Cone Sul, transcorrida em 10 e 11 de novembro de 1977 em Mar del Plata, foi decidida uma nova redação ao Convênio. Bolívia e Peru também se incorporam à normatização, que passou a ter sete países signatários. O Artigo 17º institui a possibilidade de acordos bilaterais ou multilaterais, permitindo assim ajustes pontuais entre os países, sem prejuízo dos aspectos mais constitucionais do mesmo. A nova redação não se descuidou de voltar a deixar em aberto o Convênio para a adesão dos demais países membros da ALALC. O regime de trânsito aduaneiro internacional também foi um aperfeiçoamento que veio ao encontro da celeridade do transporte de mercadorias. As empresas e frotas passavam a ter um cadastro único nas repartições aduaneiras, reduzindo a burocracia.



TCR foi a segunda empresa a obter permiso para o transporte internacional

Os aperfeiçoamentos introduzidos neste novo Convênio, onze anos após a primeira versão, decorreram das vivências verificadas neste tempo. Esta versão de 1977 formou um regulamento consolidado. Se o primeiro texto, de 1966, pode ser apontado como um embrião do ATIT, este se consagrou como um “Pré-ATIT”.

Assinado em Santiago do Chile no ano de 1989, por ocasião da XVI Reunião de Ministros de Transportes e Obras Públicas do Cone Sul, o Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT passou a ter vigência a partir de 1º de janeiro de 1990. Os países signatários foram os mesmos do Convênio de 1977. Fazendo-se uma analogia com outros textos legais importantes na história das nações, pode-se afirmar que ATIT tornou-se uma “Constituição do Transporte Internacional em parte da América do Sul”, particularmente nesta região que de modo amplo designa-se como Cone Sul. O Acordo é um instrumento regulador da prestação de serviços de transporte terrestre rodoviário, tanto de cargas quanto de passageiros, regulando também o transporte ferroviário. Ele foi resultado de um trabalho de 23 anos a partir da abertura de fronteiras, tendo sido gestado em 16 reuniões de Ministros de Obras Públicas e Transporte, desde 1970. Bernardo Weinert e outros presidentes da ABTI tiveram protagonismo nestas reuniões de ministros. Os transportadores participavam das comitativas governamentais e sua presença era demandada como assessores



ALADI foi responsável pela criação do ATT, em 1989

das delegações brasileiras para o setor privado nos temas de transporte. O ATIT foi amparado no Artigo 14 do Tratado de Montevideu 1980 (TM80) da ALADI - Associação Latino-Americana de Integração.

Nasce o Mercosul e o Sub Grupo 5 - Transportes

Os primeiros passos que levaram a um mercado comum foram dados por Raul Alfonsín e José Sarney, em 1985. Foi o tratado denominado Declaração do Iguaçu, cuja visão central foi a ideia da integração econômica e política do Cone Sul. No ano seguinte, em Buenos Aires, foi assinada a Ata para a integração Argentino-Brasileira instituindo o Programa de Integração e Cooperação Econômica (PICE). Em 1990 o processo amadureceu. Brasil e Argentina decidem criar um mercado comum.

Paraguai e Uruguai manifestam interesse em aderir ao tratado bilateral Brasil-Argentina. Ao final do século XX, o Cone Sul da América assina em 26 de março de 1991 o Tratado de Assunção, pelo qual Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai constituem o Mercado Comum do Sul – MERCOSUL, definindo que ele entraria em vigor no dia 31 de dezembro de 1994. O organograma do Mercosul definiu 18 Subgrupos de Trabalho, orientados por áreas de interesse como indústria, energia, comunicações, agricultura, saúde e transportes. O SGT-5 passou a ser o

de Transportes, nele se englobando a Infraestrutura. O principal foco deste grupo foi harmonizar as assimetrias. O transporte, em prazo imediatamente anterior à criação do Mercosul, havia assinado o ATIT – Acordo de Transporte Internacional Terrestre, que passou a vigor em 1990. Os quatro países instituidores do Mercosul haviam assinado o ATIT. Portanto a adoção deste Acordo como a referência normativa do transporte neste âmbito foi uma questão de fácil apreensão, além de ser coerente.

A representação governamental do SGT-5 coube inicialmente ao DNER, depois sucedido pelo DNIT. Com a criação da ANTT – Agência Nacional de Transporte Terrestre, esta função foi transferida para ela, por meio de sua Assessoria Internacional.

Até a extinção do DNER, em 2001, cabia a esta autarquia, em conjunto com o Ministério dos Transportes, através de sua Assessoria Internacional e o GEIPOT, e ao Itamaraty e a Divisão de Transportes e Comunicação – DTC, a representação do Brasil no SGT-5.

Para se posicionar coletivamente nas reuniões do Subgrupo do Transporte, o setor empresarial do Transporte constituiu em 1996 o Conselho Empresarial de Transporte Rodoviário de Cargas do Mercosul, Bolívia e Chile – CONDESUL, constituído pelas entidades representativas do Brasil (ABTI e NTC), Chile (AGETICH), Uruguai (CATIDU e Grupo 12), Paraguai (CAPATIT) e Argentina (FADEEAC e ATACI). Até a metade de 2023 o Subgrupo de Transporte Nº5 realizou 63 reuniões ao longo dos 32 anos de existência do Mercosul.



Há 32 anos o Sub Grupo 5 - Transportes conduz os assuntos do setor



ABTI: meio século de Transporte Internacional

No início das articulações sobre o transporte rodoviário internacional de cargas a única entidade brasileira era a NTC. Foi em seu nome que os primeiros transportadores brasileiros negociaram o internacional, sobretudo na Argentina e no Uruguai. Porém os repetidos encontros em eventos específicos para discutir temas relacionados ao transporte internacional foram construindo uma identidade própria ao segmento. A decisão de criar uma nova associação também se deu pelo fato de que os transportadores argentinos e uruguaios já haviam se agrupado em entidades específicas para o segmento internacional. Assim, desenvolver uma paridade de representação obedecia a uma lógica já presente naquele tempo.

Bernardo Weinert, gaúcho de Ijuí, iniciou no transporte como executivo no Rio de Janeiro/RJ da Empresa Hass de Transportes, uma organização com matriz em Porto Alegre/RS. Sua vivência no ramo impulsionou sua visão empre-

endedora. Após se desligar da transportadora gaúcha, iniciou sua trajetória independente através da Coral. Tinha ao seu lado, Wander Soares, executivo que fundamentou a representação brasileira no âmbito do transporte internacional, com particular destaque por ter sido o primeiro secretário executivo da ALATAC – Associação Latino-Americana de Transporte Automotor por Carreteras, criada em 1966.

Havia um fato particularmente importante nas vinculações que se estabeleceram entre o transporte internacional e as autoridades brasileiras. O governo central estava em Brasília, e a capital econômica do país já era São Paulo. Porém a autarquia mais importante para o transporte internacional era o DNER, a quem competia os controles desta atividade. E este órgão mantinha sua sede no Rio de Janeiro/RJ. Portanto do ponto de vista operacional, constituir uma entidade de representação do transporte internacional de cargas recomendava ter sede também no Rio de Janeiro.



Bernardo Weinert foi precursor do TRIC. Abriu negociações na Argentina na década de 1960

Em 20 de setembro de 1973, Bernardo Weinert reuniu na Rua Arlindo Janot 35, no Rio de Janeiro/RJ, na sede da Coral, oito representantes empresários que já atuavam no setor. A Transportadora Coral, a Transportes Fink, o Expresso Mercúrio, a Transportadora Primorosa, a Transpesca, a Trans-Pluma e Benito Jorge Lagunas aceitaram o convite de Weinert para o encontro cujo objetivo era fundar uma associação de classe para congregar os transportadores internacionais.

Weinert conduziu a reunião. Ele explicou que o objetivo era fundar uma entidade com a finalidade de defender os interesses das empresas brasileiras. Uma minuta do estatuto foi submetida à apreciação aos presentes. A aprovação incluiu a definição do nome: Associação Brasileira de Transportadores Internacionais – ABTI. Os fundadores fizeram uma contribuição inicial de Cr\$ 3.000,00 para prover um fundo com vistas às providências iniciais do estabelecimento da Entidade, que somente iniciou suas atividades em 06 de março de 1974.

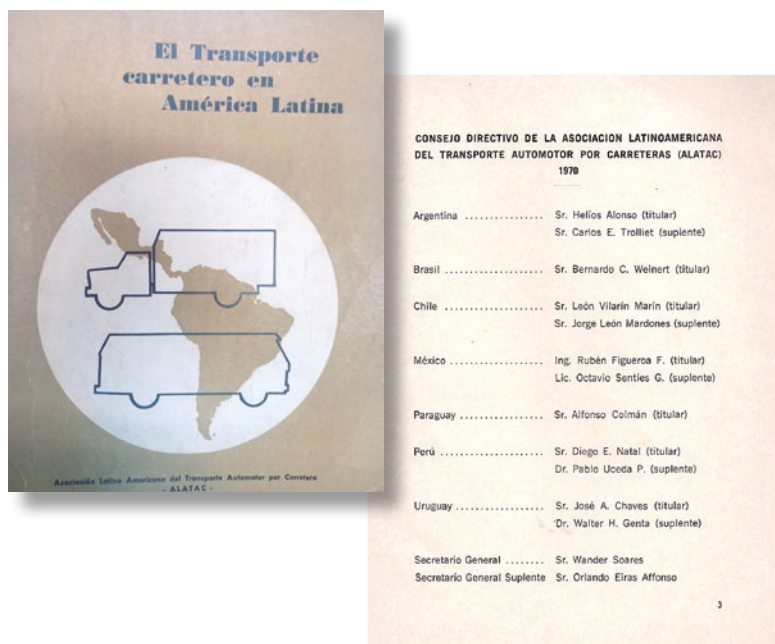
Alcides Rebesquini, Welly Cantergiani, Alberto Hazan, Hermenegildo Fração e Richard Klien Jr, entre outros, nestes tempos iniciais fizeram contatos com os demais empresários que já estavam envolvidos com o internacional, para influenciar sua adesão à Associação, como forma de consolidar sua representatividade e perpetuar sua atuação. Aumentar o quadro social

e adotar um discurso único em defesa do setor, eram os primeiros objetivos. Havia também um trabalho de conscientização da importância dos serviços que o setor prestava à economia nacional, particularmente num contexto em que o governo brasileiro

envidava grande esforço para aumentar as exportações do país.

Quando da fundação da Associação, decorriam sete anos da assinatura do Acordo Tripartite de 1966, e os transportadores internacionais acumularam incertezas. José Schwanck, que posteriormente tornou-se presidente da ABTI, lembrou que o início do setor foi tumultuado, pois os órgãos governamentais pouco sabiam sobre suas atribuições. Isto levava os empresários a reclamar por providências sem encontrar o respaldo esperado.

Por um desdobramento natural de sua liderança, **BERNARDO WEINERT** foi o primeiro presidente da Associação, por três mandatos sucessivos, até 1980. Sua ampla experiência precursora, seja no campo político-institucional, com a fundação da ALATAC em 1966, seja como empresário que obteve o primeiro permiso para transporte rodoviário internacional de cargas em 1965, o credenciaram a conduzir a Entidade com o peso da Transportadora Coral, que neste tempo era a maior empresa do setor. Do ponto de vista específico dos primeiros operadores do internacional, era crucial o desenvolvimento de uma relação sólida com o DNER, e em particular com o DETRIC – Departamento de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas. Este organismo tinha a atribuição de conceder as cotas (cupos) às empresas. A ABTI zelava pelos interesses das empresas que já operavam no



Brasil presidiu ALATAC em seus primeiros anos. Bernardo Weinert representava transportadores brasileiros

internacional, buscando o aperfeiçoamento da legislação e a expansão do mercado já existente. Weinert também conferiu uma personalidade política ao setor. Em seus mandatos contou com o inestimável suporte de Wander Soares, que estruturou a Entidade, realizava as viagens até Uruguiana e que havia desenvolvido intensas relações com autoridades e empresários de outros países.

O gaúcho **WELLY CANTERGIANI**, um pioneiro que ingressou no transporte nacional nos anos 1940, e um dos fundadores da Associação, sucedeu Weinert por um mandato, entre 1980 e 1982. O proprietário da Transportadora Latinoamericana liderava a ABTI quando a ALADI foi instituída, representando mais um passo rumo à integração. Em seu período também foi instalado o primeiro porto seco rodoviário nas fronteiras brasileiras, na cidade de Jaguarão/RS, fronteira com o Uruguai. Já neste tempo a Associação tinha a preocupação de contar com um suporte operacional em Uruguiana/RS, fronteira que concentrava o transporte entre Brasil e Argentina. Para tanto Cantergiani nomeou Lauri Kotz delegado da Entidade. Ele acumulava a atribuição com o seu cargo de gerente do Expresso Mercúrio. Kotz permaneceu na função por uma década, incumbindo-se de interlocuções com as autoridades locais, quando ocorriam problemas.

HERMENEGILDO FRAÇÃO foi o terceiro empresário gaúcho a conduzir a ABTI, entre 1982 e 1984. Em seu mandato a Entidade alcançou uma

realização importante de seu período foi a reorganização administrativa e a adequação do quadro de colaboradores da Entidade.

WALTER CASTRO DA ROCHA FILHO, um executivo da Transportadora Volta Redonda, do Rio de Janeiro, sucedeu Fração, e cumpriu dois mandatos sucessivos, entre 1985 e 1988. Com formação em Economia, Rocha Filho foi um estudioso do Transporte. Fez cursos de especialização no setor sobre tarifas diferenciadas e custos marginais. Estudou também sobre custos operacionais e economia de combustível, assim como sobre transporte intermodal.

Em março de 1985 a ABTI, tendo em consideração que novas empresas estavam entrando no mercado internacional e desconheciam as práticas tarifárias do segmento, de modo inusitado, produziu uma tabela referência de fretes para carga geral e perecível.

Em seu período os ensaios da criação de um mercado comum no Cone Sul da América ganharam materialidade. Em 1986, José Sarney assina com o argentino Raul Alfonsín, o Programa de Integração e Cooperação Econômica (PICE).

O ciclo em que Walter Castro da Rocha Filho exerceu a presidência marcou por uma mudança de foco e estratégia da ABTI. Até então os esforços da Associação muito se voltavam a instâncias operacionais do transporte internacional. Os contatos se davam em escalões intermediários, buscando soluções imediatas a problemas específicos.

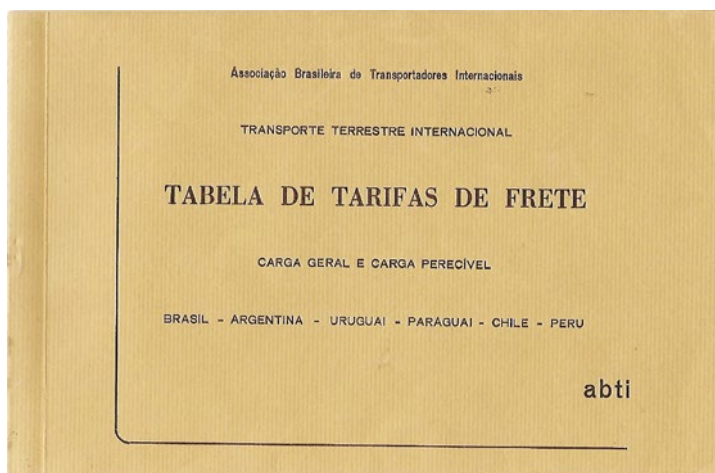


Tabela publicada em 85 buscava regular preços de mercado

O ambiente de mudanças e o flagrante avanço da construção de um mercado comum regional levaram os transportadores a se voltarem para Brasília, onde as decisões eram tomadas. A partir de 1986 os dirigentes da Associação intensificam seus contatos na Receita Federal do Brasil, no Instituto de Resseguros (IRB) e no Banco Central, porque era da capital federal que emanavam as normas que escalões intermediários do setor público faziam cumprir nas fronteiras terrestres. Os protocolos do PICE, em particular o de nº 14, criaram relações mais transparentes entre o setor privado e o público, gerando espaços para um diálogo mais construtivo ao transporte internacional.



Luis Alberto Mincarone, Enio Konikiewez e Hermenegildo Fração (esq-dir), ex-presidentes

No biênio 1989/1990 o presidente da Associação foi **ENIO KONIKIEWEZ**, um experiente executivo que atuara nas empresas Coral, TVR e Mercúrio. Nos mandatos anteriores havia sido diretor de Operações da Entidade. Junto com Walter da Rocha Filho, definiu a política de uma aproximação com as autoridades em Brasília, em consonância com a necessidade de conduzir um trabalho mais intenso nas esferas superiores do governo federal. Em seu tempo, Konikiewez foi membro do Conselho Nacional de Facilitação do Comércio Exterior - CONFAC. Segundo ele, foi quando se iniciou a simplificação dos processos aduaneiros de fronteira.

Em seu mandato, a Associação conquistou o direito de imprimir com exclusividade o recém-criado Manifesto Internacional de Transporte. Os documentos eram numerados, e serviam de controle para o governo. Desta forma, a ABTI passou a comercializar os formulários aos seus associados e demais transportadores, fazendo disso uma receita para atender às suas atividades. O presidente deste período acumulava uma longa vivência no transporte, sobretudo no internacional, e observa que mesmo transcorridos 16 anos da fundação da Entidade, o segmento reunia não mais que 40 empresas especializadas.

Diferentemente de outras interpretações, ele entende que a ABTI sempre foi uma associação aberta aos interessados em ingressar no transporte internacional. Não atuava com uma visão cartelizada. Porém prestava serviços, informações e orientações, exclusivamente ao seu quadro social. Portanto as empresas que desejassem participar deste mercado, antes de tudo, deveriam se associar a ela. Os cupos, até então muito relacionados a uma oferta de mercado restringida, não

impediam que outras empresas operassem no internacional, ainda que por meio de transbordos nas fronteiras, em prática consagrada neste tempo.

A expressiva atuação em prol do segmento levou Enio Konikiewez a ser condecorado em 1989 com a Medalha do Mérito Mauá, distinção do Ministério dos Transportes.

O chileno naturalizado brasileiro **RICARDO AURÉLIO MÁRIO VEGA ORELLANA** foi o sexto presidente da ABTI. No período em que esteve no cargo, trabalhava como executivo da Transportes Fink S.A., uma das empresas fundadoras da Associação. Em seu período à frente da Entidade, entre 1991 e 1992, acompanhou o surgimento do Mercosul, fato auspicioso para muitos setores econômicos e para a própria história do Brasil e do continente. O transporte rodoviário de cargas, ao seu modo e tempo, foi precursor deste bloco econômico, vencendo distâncias e obstáculos formais para atingir seus objetivos. Nasceu o Mercosul, ampliou-se o mercado, mas também cresceu o trabalho da ABTI, que logo depois deste biênio teve de se conectar ao Subgrupo de Trabalho nº 5.

Foi no mandato de Ricardo Vega, em 1991, que foi instituído o Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário e o MIC/DTA - Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Trânsito Aduaneiro. E no ano seguinte foi dado outro passo muito importante para a redução da histórica burocracia aduaneira: foi instituído o SISCOMEX – Sistema Integrado de Comércio Exterior, que de modo digital reuniu as atividades de registro, acompanhamento e controle das operações de Comércio Exterior.

Entre os anos 1980 e 1990, passos largos foram dados rumo à integração. E os transportadores internacionais, organizados em torno da ABTI, estavam preparados para ocupar seus espaços de mercado e de relacionamento com as autoridades. Havia acumulado experiência no transporte e no enfrentamento dos problemas específicos do internacional.

É neste período que se extinguem os permisos e as cotas (cupos), que impunham renovações anuais a cada um dos operadores. Era um tema polêmico, pois por um lado assegura-

va-lhes um mercado com oferta controlada, mas impunha atenção com o organismo concedente. O sistema de cotas deixa de existir em 1991, no governo Collor, por conta de um aumento de demanda da Argentina, que era de tal expressão, que não sobrou espaço para outra decisão que não fosse a abertura do mercado. Brasil e Chile há muito tempo eram a favor do fim das cotas.

O precedente para esta mudança foi uma reunião bilateral Brasil-Argentina ocorrida em 9 e 10 de outubro de 1990, em Brasília/DF. Já com o Uruguai e o Paraguai o fim dos cupos ocorreu em 01 de março de 1995, quando passaram a ser livres as ofertas de transportes entre os quatro países do Mercosul. A abertura do mercado fez cair o preço do frete, por aumento da concorrência.

Entre março de 1992 e março de 1994 a ABTI foi presidida por **IRENE ELIZABETH LENCI**, que era tratada como Betina Lenci. A única mulher a dirigir a Associação era uma executiva com grande preparo, e extenso currículo. Lenci ocupava o cargo de diretora de Recursos Humanos, Assuntos Corporativos e presidente do Conselho da Companhia Transportadora e Comercial Translor. Foi autora de trabalhos relacionados à área de transportes, e do livro “Sem Averso”. Uma providência importante da gestão de Lenci foi a contratação de Nilo Cahete para o cargo de secretário executivo da Associação. Ele havia sido por mais de uma década o chefe do DETRIC – Departamento de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas do DNER. Era um profissional muito experiente nos assuntos relacionados ao setor. Ao se aposentar da



Elizabeth Lenci foi a única mulher a presidir a Associação

autarquia, e por conta de um profícuo relacionamento que desenvolvera ao longo dos anos, Cahete ingressa na ABTI num período em que ocorriam muitas mudanças em torno do transporte internacional. A mudança do DNER para Brasília em 1990 criou uma nova conjuntura operacional para a Associação. Gradativamente as atenções dos transportadores se voltaram para a capital federal, onde as decisões sobre o Mercosul eram tomadas, e para as fronteiras terrestres, sobretudo Uruguiana, pois eram nestes locais que o transporte internacional tinha maior demanda por apoio da ABTI.

Durante 1993 a Entidade resolve transferir sua sede do Rio de Janeiro/RJ para Brasília/DF. A Confederação Nacional do Transporte passou a ser o novo endereço. Nilo Cahete contava com dois funcionários para as atividades administrativas. Foi um ciclo curto, de pouco mais de um ano. O trabalho na capital consistia em agendar reuniões nos órgãos de governo para encaminhar pleitos do setor. A tarefa contava com a expertise do secretário executivo.

Em 04 de março de 1994 a empresária deu posse a seu sucessor, **LUIZ ALBERTO MINCARONE**, durante uma cerimônia festiva alusiva aos 20 anos da ABTI, realizada no Club Transatlântico, em São Paulo/SP. O evento reuniu um público de 300 pessoas. Mincarone, gaúcho de Bento Gonçalves/RS, era diretor-presidente da Transportadora DM, uma empresa de sua família que havia trilhado o pioneirismo do internacional. O novo presidente da Associação já participava das Diretorias em mandatos anteriores. Reunia larga vivência nos meandros do transporte, tendo participado de diversas reuniões de ministros de Transportes do Cone Sul, do Subgrupo 5 do Mercosul.

Também em 1994 foi inaugurado o Porto Seco de Uruguiana. Em 28 de agosto a ABTI instalou uma delegacia regional em Uruguiana para oferecer um suporte mais próximo aos seus associados. A decisão revelou-se uma experiência muito acertada, com desdobramentos definitivos para a Associação. Samuel

Zubeldia Nebenzahl era o secretário executivo na cidade. Seu trabalho consistia em melhorar os vínculos com as autoridades, buscando dar suporte às empresas quando ocorriam problemas na fronteira. O escritório ganhou peso diante da prestação de serviço aos associados, além de gerar informações e estatísticas. A ABTI consolidou um reconhecimento local que fortaleceu seu processo de representação setorial.

Ao mesmo tempo em que instalou sua Delegacia na fronteira Brasil-Argentina, a Associação muda sua sede de Brasília para São Paulo/SP. Nilo Cahete acompanha a mudança. O novo endereço era na Rua Quintino Bocaiuva, 107, no Centro de capital paulista.

Ao fazer um balanço de seu mandato, Mincarone apontou os esforços que envidaram para promover o disciplinamento e profissionalização dos operadores de carga do segmento internacional. Levou uma proposta formal ao titular do Departamento de Transportes Rodoviários – DTR, Lourenço Brancher. A abertura do mercado, com o fim das cotas, havia atraído muitos novos operadores, e causou um desordenamento das relações entre as empresas do setor. O aumento da concorrência estava a exigir um realinhamento das empresas.

Em 26 de março de 1996 **FRANCISCO PELUCIO** se tornou presidente. Foi um período em que uma série de providências de enxugamento dos custos foi deliberada, com a finalidade de manter a solvência da Instituição. Os serviços administrativos, contábeis e financeiros foram transferidos de São Paulo para a Delegacia de Uruguiana, a fim de reduzir as despesas. A sede em São Paulo foi transferida do Centro para o Palácio do Transporte, na Rua da Gávea 1390, na Vila Maria. Conceitualmente esta decisão significava uma aproximação com a NTC – Associação Nacional do Transporte, entidade com a qual muitos dos associados da ABTI também tinham vínculo, porém para o transporte doméstico. Representava ainda, uma redução das atividades em São Paulo.



Primeira sede foi em frente da Ponte Internacional

Em 1997 a Associação muda-se para Uruguaiana

Foi durante a gestão de Pelucio que a Associação deu um passo decisivo para a sua história. O fim das licenças e cotas resultou na abertura do mercado, com o consequente ingresso gradativo de muitas novas empresas no transporte internacional. Este reposicionamento da atividade esvaziou o modelo associativo que havia inspirado sua fundação 22 anos antes. O novo modelo de mercado e a expansão do comércio exterior através do Mercosul, impuseram uma revisão do trabalho da Entidade. Não era em São Paulo que o internacional acontecia. Os problemas das empresas tinham lugar nas fronteiras, e as interlocuções oficiais passaram a ter foro em Brasília, Buenos Aires, Montevideu e Assunção. Luiz Alberto Mincarone destaca que os gaúchos queriam manter a ABTI, pois o mercado do internacional era importante para as empresas do Sul, ao passo que para os paulistas era apenas uma parcela menor de seus negócios. Não demoraram os dois anos do mandato de Pelucio para que sua Diretoria se convencesse da conveniência de transferir em definitivo a sede para Uruguaiana, pois ficou demonstrado que as empresas precisavam de uma assessoria na passagem entre os países. Diante da reduzida estrutura remanescente em São Paulo, Francisco Pelucio, Mincarone e José Schwanck decidiram pela mudança, que foi oficializada em assembleia, no dia 21 de novembro de 1997. A trans-

ferência suscitou o desligamento de Nilo Cahete do cargo de secretário executivo. Seu posto foi assumido por Samuel Nebenzahl, que já trabalhava na Delegacia. Como diretor com intensa participação da Associação, Schwanck, cuja empresa tinha sede em Uruguaiana, incumbiu-se de sua estruturação na cidade. Sua interpretação era de que a ABTI não deveria ficar alheia aos problemas do caminho (fronteira). São Paulo estava muito longe destes acontecimentos. A nova sede foi instalada no Centro Administrativo Posto Auto Serviços, no km 718 da BR 290, junto ao Porto Seco.

A liderança de **JOSÉ SCHWANCK** levou-o a ser o novo presidente por dois mandatos, nos biênios 98/99 e 2000/2001. Durante o período em que ele foi presidente, a Associação trabalhou para a aprovação de normas que previssessem a habilitação de empresas sem necessidade dos veículos serem autorizados. Atuou também pela redução gradual da idade limite da frota, que no ano de 2000 era de 20 anos, projetando a cada ano, uma redução de dois anos, num período de cinco anos, quando então o novo limite pas-



Schwanck teve papel central na transferência da ABTI para Uruguaiana

saria a ser de 10 anos. Sua Diretoria enfatizou o trabalho em busca da redução dos custos diretos e indiretos que impactavam o setor. Entre outras medidas, foi contratada uma consultoria para elaborar um projeto visando à utilização dos créditos de ICMS. A pauta deste período também envolvia a realização de seminários e eventos que contribuísem para a profissionalização das empresas, bem como um trabalho constante em busca da redução do tempo de permanência de caminhões em fronteiras e aduanas interiores.

O empresário **JOSÉ DORNELES MICHELON** tornou-se presidente também por dois mandatos, entre 2002 e 2005. Ele destacou-se pela realização e uma campanha de novos sócios. Ao assumir, a Associação tinha 50 sócios. O líder setorial procurou realçar que a ABTI era uma Entidade prestadora de serviços para os associados, que disponibilizava informações exclusivas aos sócios, dispunha de um banco de consultores recomendados e idôneos em diversas áreas, com vínculos relacionados ao transporte internacional. Também durante seu período, Michelin procurou aumentar a frequência das reuniões com os sócios, como forma de estimular a participação de todos, além de promover reuniões regionais para discutir os problemas do setor. Sua visão era de estabelecer uma aproximação com as empresas.

Michelon passou a presidência para **LUIZ ALBERTO MINCARONE**, que já havia sido presidente em 1994/95. O empresário trazia uma visão institucional de que a Associação deveria trabalhar pela valorização e reconhecimento do transporte internacional como prestador qualificado de serviços e promoção do aperfeiçoamento profissional das empresas. Como presidente, reafirmou os esforços da Entidade para reduzir todos os custos que afetavam o setor, entre eles, aumentando a quilometragem rodada da frota e o melhor aproveitamento dos veículos, permitindo a ampliação de suas possibilidades de carregamento e a redução de rodagem sem carga. Mincarone estimulou o debate com os associados no sentido de formar um pensamento da Entidade em relação às políticas e rumo do transporte internacional.

Tal como seu antecessor, Mincarone também cumpriu um segundo mandato, no biênio 2008/2009. Ele procurou dar continuidade às interlocuções políticas em busca de soluções dos problemas do transporte internacional. Reafirmou sua linha institucional de que o setor atuava como um fator de crescimento econômico e geração de riqueza ao país. O roubo de cargas e ações de fiscalização em território argentino entraram em pauta neste tempo. Numa evidência que os fatos se repetiam há muitos anos, o presidente procurou atuar para que os organismos intervenientes de transporte e do comércio exterior implantassem medidas operacionais agilizadoras e facilitadoras para o setor. Sua gestão adotou como método de trabalho o monitoramento sistêmico das operações para analisar os fluxos e contribuir com o aprimoramento das práticas operacionais. No ano de 2009 Mincarone decidiu colocar em circulação a Revista Cenário do Transporte, que divulga aos sócios, autoridades, entidades e à comunidade do setor, as realizações da Entidade.



Em 2010 Associação muda-se para o centro em Uruguaiana

JOSÉ CARLOS COLARES BECKER transportador cuja empresa tinha matriz em Uruguaiana, sucedeu Mincarone. Foi presidente por cinco anos, entre 2010 e 2014. Em setembro de 2010 a ABTI muda-se para o centro de Uruguaiana, numa casa de dois pisos, na Rua General Bento Martins, 2350. O novo local era mais amplo,

e condizente com as crescentes demandas dos associados. Tal como seus antecessores, Becker tem como foco central de sua gestão o desenvolvimento de um trabalho intenso na questão aduaneira. A redução do tempo de transposição de fronteira tornou-se uma pauta permanente dos transportadores internacionais.

Desde 2005 a Associação passou a integrar a Aliança Pró Modernização Logística de Comércio Exterior – PROCOMEX, que reúne 85 instituições do setor produtivo, entidades bilaterais, especialistas e agentes do comércio exterior brasileiro, com o propósito de dotar o Brasil de um sistema de fluxo aduaneiro moderno e competitivo, estimulador das atividades empresariais. Importantes avanços da relação do setor público com o privado são alcançados a partir do PROCOMEX.

Em 2012, o Brasil promulga a Lei 12.619 que regulamenta o exercício da profissão de motorista, disciplinando sua jornada de trabalho e o tempo de direção. Conhecida como Lei do Motorista, antes de entrar em vigência, ela foi muito debatida em todo o sistema representativo do transporte, e a ABTI sempre esteve presente nos fóruns nacionais que trataram do tema, mesmo antes da gestão de Becker. Também em 2012, a Associação implanta o Setor de Habilitação ao Tráfego Internacional, com a finalidade de prestar serviços de orientação específica aos associados, neste tema fundamental para os transportadores internacionais. A medida vai ao encontro do perfil vocacional da Entidade, que marca sua trajetória pela prestação de serviços.

Coube ao presidente deste período organizar a celebração dos 40 anos da Associação. Em 04 de outubro de 2013 a Diretoria recebeu 400 convidados na cidade de Uruguaiana. Autoridades e representantes de entidades de todo o Brasil e do Exterior participaram da festa que teve muitas homenagens.

Becker também teve a atenção de realizar reuniões de Diretoria em outras cidades brasileiras. Em 13 de maio de 2014 reuniu sua Diretoria em Foz do Iguaçu/PR. Celebrou ainda uma aliança com o CODEFOZ – Conselho de Desenvolvimento de Foz do Iguaçu, entidade da qual os trans-

portadores desta fronteira estavam engajados. Em 01 de abril de 2014 promoveu uma reunião em São Paulo/SP, da qual participou Marcelo Vinaud Prado, superintendente de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas da ANTT. Como de hábito, problemas operacionais com a Agência fizeram parte das tratativas da Diretoria. Outro destaque de sua gestão foi o incremento de novos sócios. Quando iniciou seu ciclo, a Entidade contava com 59 associados. No final de 2014, este número alcançou 125 empresas, em crescimento superior a 100%.

Em setembro deste ano, em meio ao seu terceiro mandato, Carlos Becker renunciou para tratar de assuntos particulares. Em seu lugar, conforme previsto no estatuto, assumiu **FRANCISCO CARLOS GONÇALVES CARDOSO**, então vice-presidente.



Na gestão de Francisco Cardoso a Associação aumentou seu quadro social em 118%

Com formação em Comércio Exterior, o empresário agregou novos objetivos, como estabelecer uma aproximação com organismos relacionados à exportação/importação, inclusive no então Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços – MDIC. No setor privado, ampliando seu engajamento com o PROCOMEX, a partir de 2015 a Entidade se insere no Programa OEA – Operador Econômico Autorizado, uma certificação de caráter internacional, que no Brasil é conduzida pela Receita Federal, e para

a qual a ABTI vem oferecendo subsídios para que seus associados possam obtê-la. Por detrás desta ação está a permanente atuação da Associação para reduzir o tempo de permanência dos caminhões nos postos de fronteira, mas num contexto mais abrangente do que as rotineiras dificuldades em torno das quais a Entidade também atua.

No meio associativo, a ABTI intensifica seu protagonismo na Seção de Cargas da Confederação Nacional de Transportes – CNT, engajando-se na atuação política. Participou diretamente das interlocuções que envolveram a Reforma Trabalhista. A Associação definiu uma pauta de interesses do transporte internacional diante da Reforma Tributária em curso no Congresso Nacional, bem como encaminhou proposições relacionadas ao internacional para o marco regulatório do setor, que também tramita no legislativo. A qualificação profissional das empresas ganhou novos estímulos a partir de cursos e seminários organizados pela Associação, com destaque para o Congresso Itinerante do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas, que já teve quatro edições: Uruguiana (2018), São Borja (2019), Uruguiana (2021) e Dionísio Cerqueira (2023). Por demanda da ABTI, o SEST SENAT passa a ofertar cursos específicos para o transporte internacional.

Outra medida importante da Associação foi intensificar sua interface com a ANTT – Agência Nacional de Transporte Terrestre, que em suas múltiplas funções, cumpre um papel de

destaque nas questões que envolvem o transporte nacional e internacional. Em novembro de 2021, Rafael Vitale, recém nomeado diretor geral da ANTT, visita Uruguiana. Participa do 3º Congresso Itinerante e percorre as instalações do terminal aduaneiro da cidade. Vitale anuncia sua disposição em tornar a Agência mais operacional para o transporte internacional

O presidente define a atuação da ABTI, em essência, como uma ação de preservação dos investimentos e ativos das empresas brasileiras do transporte internacional. Sua percepção é de que o transporte não é mais produtivo e competitivo porque há muito que melhorar: rodovias, tempo de transposição de fronteiras, aduanas não integradas, por exemplo. Cardoso entende que os transportadores internacionais são empresários unidos pela Associação, onde há consenso, e as questões mercadológicas são resolvidas num ambiente de livre concorrência, sem o envolvimento da ABTI.

O atual presidente cumpre seu quarto mandato. Entre 2015 e 2023, a Associação elevou seu quadro social de 125 empresas para 273, um crescimento de 118%. Em sua última década de existência, a ABTI quadruplicou o número de sócios. Este avanço de sua representação confirmou o acerto de ter transferido a sede da Entidade para Uruguiana, em 1997. Por decisão de sua Diretoria, Gladys Vinci, que desde 2012 trabalhava na Associação, em 2015 assumiu o cargo de diretora executiva, conduzindo este modelo de prestação de serviços.

Em 2019, diante do aumento do número de sócios e serviços que prestava, a Diretoria decide adquirir um terreno na área central de Uruguiana, na Rua dos Andradas 1955, para edificar sua sede própria. A nova sede contempla um design arquitetônico inovador, com área construí-



Na gestão de Francisco Cardoso ABTI decide investir numa sede própria. Sócios apoiam financeiramente o empreendimento

da de 600 m². A pandemia atrasou o andamento deste objetivo. Todos os esforços da Associação se voltaram para o suporte aos associados frente às novas normas sanitárias e duras exigências de controle de saúde, como veremos a seguir. Enquanto a obra não pode ser iniciada, o projeto arquitetônico foi aprovado, fez-se o orçamento do empreendimento e tramitaram as licenças para a edificação. Em novembro de 2021 a Diretoria deliberou o início das obras, assumindo o objetivo de executar a construção com recursos próprios. Foi articulada uma campanha de arrecadação de fundos adicionais junto aos sócios. Trinta e três empresas aderiram, sem contar outras, que também fizeram contribuições avulsas visando prover recursos. O início da construção, em 09 de novembro de 2021, teve um ato solene de descerramento da pedra fundamental. O evento contou com a presença do prefeito de Uruguiana, Ronnie Mello, e da secretária de Relações Federativas e Internacionais do RS, Ana Amélia Lemos, diretores da ANTT e da ABTI.

A decisão, mais do que uma ação patrimonialista, alcança um significado definitivo para o papel desempenhado pela Associação. Das entidades de representação do transporte internacional, de todos os países do Mercosul, a única a ter sede em fronteira é a ABTI. Todas as demais se encontram nas capitais de seus países ou em grandes metrópoles. Francisco Cardoso interpreta que as demandas de rotina das empresas migraram para as fronteiras, e Uruguiana é a principal delas, além de ser uma localização estratégica para deslocamentos entre Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai.

O impacto da pandemia

O ano de 2020 marcará a história recente da civilização em decorrência da pandemia provocada pela COVID-19. A crise sanitária universal foi decretada pela Organização Mundial da Saúde – OMS em 11 de março deste ano. No Brasil, a declaração de emergência sanitária foi oficializada nove dias depois.

Os decretos de emergência sanitária, de forma padronizada, mundo afora, determinaram o fechamento de fronteiras, com o intento

de reduzir a propagação da enfermidade.

A movimentação de pessoas entre os países foi interrompida. Apenas atividades essenciais foram mantidas. O transporte de cargas foi imediatamente reconhecido como estratégico para manter o abastecimento. E mesmo com fronteiras fechadas, o transporte rodoviário internacional de cargas foi definido como essencial, tornando-se a única exceção de movimentação de pessoas entre os países, sobretudo no Mercosul.

A excepcionalidade trouxe consigo circunstâncias nunca antes experimentadas pelos transportadores. A exigência das Declarações de Saúde e de Migração provocou transtornos e gerou filas na Ponte Internacional de Uruguiana/Paso de los Libres e demais travessias dos países. Muitos motoristas não portavam a documentação ou não realizavam o preenchimento correto. A ABTI divulgou aos seus associados, e disponibilizou em seu site os modelos de preenchimento das declarações. Também passou a fazer a entrega dos documentos na Ponte Internacional de Uruguiana.



Pandemia provocou gargalos devido aos horários reduzidos de atendimento

Mas as dificuldades foram muito além do espaço das fronteiras: protocolos para o transporte na Argentina determinaram que os motoristas não deveriam pernoitar no caminhão, mesmo em locais onde não havia ambientes disponíveis para descanso.

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

A pandemia colocou em evidência o viés operacional da ABTI. A Entidade se voltou para ajustar formalidades que precisaram ser revistas para manter ativo o trânsito internacional ao longo de todo o período de exceção decorrente da pandemia.

A partir da decretação de pandemia, os horários das liberações de veículos para importação e exportação nas fronteiras de Uruguiana e São Borja foram reduzidos, ocasionando gargalos no transporte. Somente após 40 dias as autoridades adotaram medidas para ampliar os horários.

O movimento de caminhões entre os países teve uma drástica redução apenas nos primeiros dois meses de pandemia. O decreto de atividade essencial viu-se acertado e afirmado pela rápida retomada da normalidade do fluxo de veículos, combinado com a resiliência dos operadores do transporte. Eles se habituaram às exigentes regras sanitárias, que passaram a ter contornos denominados de “nova normalidade”.

Seis meses após o início da crise, o fluxo de caminhões havia normalizado.

A pandemia foi uma experiência desafiadora para o transporte internacional.

Reuniões com comitês de crise, encontros virtuais com autoridades do SGT-5, adequações nos terminais aduaneiros, despachos com



Monitoramento da Covid em motoristas

a ANTT, contatos com entidades coirmãs dos países vizinhos, apoio incondicional aos motoristas em viagem, foram algumas das inúmeras ações empreendidas pela ABTI com a finalidade de garantir a fluidez necessária ao transporte de cargas.

Em meio a tantos problemas, o primeiro ano da pandemia, 2020, terminou com um crescimento de 1,54% no trânsito de caminhões.

Em 17 de janeiro de 2021 o Brasil iniciou a vacinação contra a COVID. As entidades empresariais conseguiram sensibilizar as autoridades sanitárias, e os motoristas de caminhões foram incluídos nos grupos prioritários para a imunização.

Habitados com as formalidades aduaneiras e fiscalizações de órgãos anuentes, os transportadores tiveram de assimilar os controles de saúde, para prosseguir com seu trabalho. As barreiras sanitárias foram transpostas.

Em 01 de setembro de 2021 o Uruguai reabriu suas fronteiras. Dois meses depois foi a vez da Argentina. Um ano antes, de forma parcial, o Paraguai permitiu a entrada em seu território, porém somente na região de fronteira. Em todos os casos, o ingresso manteve a exigência de teste PCR negativo.



*Testagem dos tripulantes
viabilizou TRIC*

E o ano de 2021, com a vacinação em curso nos países, mas ainda com elevados índices de contágio, seguiu pleno em requisitos sanitários para as operações internacionais. E o transporte rodoviário de cargas bateu recordes de movimento: 662 mil caminhões cruzaram fronteiras, num espantoso crescimento de 25% ante o ano anterior.

O sinal mais evidente de que a pandemia deixou de ser um entrave para o transporte internacional foi o fim da exigência dos testes PCR, em abril de 2022. A flexibilização das medidas sanitárias foi um trabalho conjunto das entidades empresariais vinculadas ao Condesul, que representa as mesmas nas reuniões do SGT-5 e do Mercosul.

A página da pandemia estava virada. E o crescimento constante do fluxo de caminhões reafirmou esta essencialidade. Em 2022 o transporte voltou a ter uma expansão, agora de 3,7%. Para a Argentina e o Chile, a evolução foi maior: 8,3%.

Entidade cada vez mais representativa

No transcurso desta gestão da Associação, em 2023 contabiliza-se que aproximadamente 70% da frota brasileira habilitada ao transporte internacional pertence a empresas vinculadas à Entidade. Ainda que muito tenha sido feito em favor da simplificação da atividade ao longo de mais de 50 anos de atividade, aí incluindo o período que antecedeu sua fundação, não se logrou todos os resultados esperados, principalmente na harmonização da legislação, o entendimento claro dos direitos e deveres, e a hierarquia das leis.



*TRIC demanda avanços. ABTI tem
a força da representação de mais
de 70% da frota autorizada*



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

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

 (51) 9 9391.7577 | (51) 9 9910.9947  (51) 3028.3003

 rodosul@rodosulseguros.com.br

 rodosulseguros.com.br



Benefícios exclusivos
para associados



ABTI

CONECTAMOS UM CONTINENTE INTEIRO DO OCEANO ATLÂNTICO AO PACÍFICO



Há quase 5 décadas, a **Marvel é referência no transporte rodoviário nacional e internacional**, ligando todo o território nacional à Argentina, Chile, Uruguai, Paraguai e Peru.

Transportamos mercadoria



congelada



resfriada



seca



 marveltransportes
 transportesmarvel
 transportesmarvel

Brasil
+55 49 3321.0677

Argentina
+54 0348 4494 753

Chile
+56 9 4407 7897

Prêmio Exportação RS

A ADVB RS há 51 anos promove uma tradicional distinção às organizações que se destacam em atividades de exportação no RS. Um conselho formado por 16 entidades e instituições vinculadas ao setor (veja quadro) aponta os vencedores em sete categorias.

Em 2023 a entrega do Prêmio Exportação RS ocorreu em Porto Alegre, no dia 17 de agosto. Segundo o presidente do Conselho da distinção, Fabrício Forest, mais de 700 empresas de diferentes áreas foram homenageadas nos 51 anos do evento. Ele destaca que o RS é o segundo maior estado com empresas exportadoras. Estas organizações representam apenas 1% das empresas, mas geram 15% dos empregos. Forest acrescentou que o objetivo da premiação é inspirar novas organizações a desbravarem novos mercados e iniciarem o trabalho exportador nas suas agendas, independente do porte ou segmento.



Na categoria de Serviços de Suporte à Exportação onze empresas foram premiadas, sendo que três delas são sócias da ABTI: Interlink Cargo, Corelog Logística e Kuehne + Nagel Porto Alegre.

Interlink Cargo conquistou distinção Diamante

As empresas que recebem o Prêmio Exportação em 10 edições, além reconhecimento em si, receberam a Distinção Especial de Exportador Diamante.

Francisco Cardoso, diretor-presidente da Interlink, agradeceu a homenagem. Ele recordou que no início de sua trajetória profissional no comércio exterior sonhava um dia trabalhar numa empresa premiada em exportação. Estar a frente de uma destas empresas tem grande significado em sua vida.

A Interlink Cargo marcou presença no 51º Prêmio Exportação também como patrocinador master do evento.



Instituições que integram o Conselho do Prêmio

O Conselho do Prêmio Exportação RS é formado por lideranças de instituições que possuem relação de suporte ou apoio ao cenário exportador.

Associação dos Dirigentes de Marketing e Vendas do Brasil (ADVB/RS), ApexBrasil, Badesul, Banco do Brasil, Banrisul, Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul (BRDE), Federação da Agricultura do Estado do Rio Grande do Sul (Farsul), Fecomércio, Federasul, Fiergs, Lide-RS, Portos RS, Sebrae-RS, Secretaria do Desenvolvimento Econômico (Sedec), Hub Transforma RS e Ufrgs.

Assertt homenageia a ABTI pelo seu legado no transporte rodoviário

A ABTI completa 50 anos de conquistas, superando desafios e desbravando novos horizontes. Como parceira dedicada desse setor vital, a Assertt se sente honrada em homenagear essa história de sucesso.

A ABTI sempre foi uma voz ativa e uma referência na integração do Mercosul, bem como nas fronteiras de nosso vasto país. Cada associado, cada estrada percorrida, cada contribuição dos sócios beneméritos e da equipe, todos contribuíram para a construção deste legado de excelência.

Reconhecemos plenamente o valor dessa jornada e sua importância para o transporte rodoviário brasileiro. Estamos ao lado da ABTI para celebrar essas cinco décadas de sucesso e para continuar a construir um futuro pautado em parcerias sólidas.



Unidos, continuaremos a traçar o caminho do transporte rodoviário com determinação, comprometimento e confiança.



45 3223 5585 • 45 3306 9552



assertt.assessoria



www.assertt.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	8h às 12h e das 14h0 às 18h45		8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 14h às 17h	
	Receita Federal	14h às 17h30				
Aceguá (RS)	Receita Federal	14h às 17h		Por demanda		
Sant'Ana do Livramento (RS)	Concessionária Multilog	6h às 24h		8h às 12h e das 13h30 às 17h30	8h às 18h	8h às 12h e das 13h30 às 17h30
	Receita Federal	8h às 20h				
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	7h às 20h30min (exportação) e das 7h às 22h (importação)	sáb. 8h às 14h (exp.) 7h às 22h (imp.)	8h às 12h e das 14h às 18h30	8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 14h às 18h
	Receita Federal	8h às 20h30min	sáb. 8h às 20h30min			
	TA BR 290					
Itaqui (RS)	Receita Federal	8h às 21h / sábado das 8h às 21h / domingo sem expediente				
São Borja (RS)	Concessionária MER-COVIA	8h às 22h30min	sábados das 8h às 14h	8h às 18h e aos sábados das 8h às 12h	Dias de semana das 8h às 18h	
	Receita Federal	8h às 22h30min	sábados das 8h às 14h			
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	8h às 1h30min		8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 13h às 17h	Por demanda
	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h (AR)/ 6h às 12h (PY)	Não tem plantão			
Santa Helena (PR)	Porto de Santa Helena	7h às 19h		7h às 11h30 e das 13h30 às 18h		
	Receita Federal	7h às 12h e das 13h30min às 19h				
Guaira (PR)	Porto Sete Quedas	8h às 18h		8h às 12h e das 13h30 às 17h	8h às 12h e das 13h30 às 17h	
	Receita Federal	8h às 18h30min				
Corumbá (MS)	AGESA	7h30 às 12h e das 13h30 às 18h	Sábados por demanda	7h30 às 11h30 e das 13h30 às 17h30		
	Receita Federal	7h30min às 11h30min e das 13h30min às 17h30min				

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	Autorizado	Não autorizado	Item 2.3 da Reunião Bilateral Extraordinária realizada em 13/06/2023
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

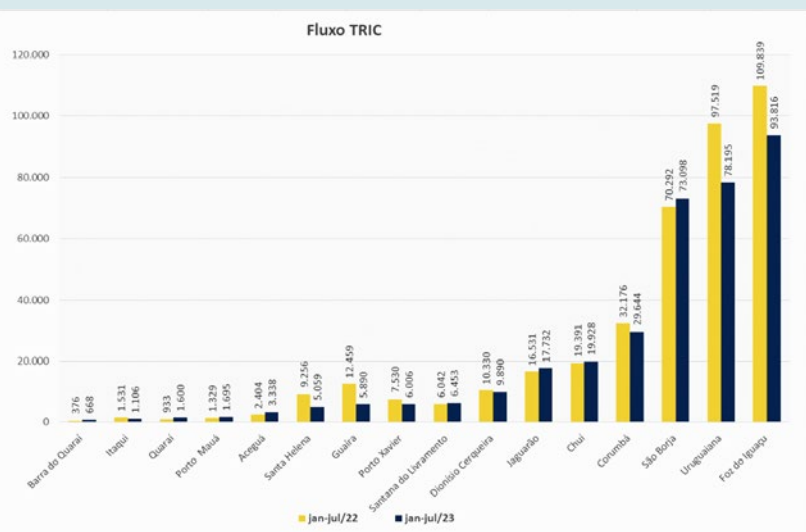
Transporte internacional experimenta retração de 11% no fluxo de veículos

Somente o Uruguai verifica crescimento de 10% nos primeiros sete meses

 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-jul 2022	jan-jul 2023	Δ	jun 2023	jul 2023	Δ	jul 2022	jul 2023	Δ	ago/2021 jul/2022	ago/2022 jul/2023	Δ
Itaqui	Alvear	AR	Importação	1.493	1.021	-31,61%	104	125	20,19%	318	125	-60,69%	2.588	1.909	-26,24%
			Exportação	38	85	%	4	11	175,00%	0	11	0,00%	38	232	0,00%
			Total	1.531	1.106	-27,76%	108	136	25,93%	318	136	-57,23%	2.626	2.141	-18,47%
			Impo vazio	42	194	361,90%	1	8	0,00%	0	8	0,00%	42	214	0,00%
			Expo vazio	221	481	117,65%	66	73	10,61%	47	73	55,32%	233	694	197,85%
São Borja	Santo Tomé	AR	Importação	26.617	30.483	14,52%	4.234	3.957	-6,54%	3.490	3.282	-5,96%	42.066	41.450	-1,46%
			Exportação	43.675	42.615	-2,43%	6.265	6.533	4,28%	6.651	6.533	-1,77%	69.028	73.976	7,17%
			Total	70.292	73.098	3,99%	10.499	10.490	-0,09%	10.141	9.815	-3,21%	111.094	115.426	3,90%
			Impo vazio	2.804	1.975	-29,56%	313	332	6,07%	306	332	8,50%	5.512	4.212	-23,58%
			Expo vazio	486	644	32,51%	67	92	37,31%	109	92	-15,60%	705	1.287	82,55%
Porto Xavier	San Javier	AR	Importação	4.857	3.884	-20,03%	456	420	-7,89%	793	420	-47,04%	8.051	8.356	3,79%
			Exportação	2.673	2.122	-20,61%	319	326	2,19%	381	326	-14,44%	4.476	3.576	-20,11%
			Total	7.530	6.006	-20,24%	775	746	-3,74%	1.174	746	-36,46%	12.527	11.932	-4,75%
D. Cerqueira	B. de Irigoyen	AR	Importação	3.528	3.771	6,89%	537	534	-0,56%	613	534	-12,89%	6.828	6.639	-2,77%
			Exportação	6.802	6.119	-10,04%	948	932	-1,69%	903	932	3,21%	12.002	10.450	-12,93%
			Total	10.330	9.890	-4,26%	1.485	1.466	-1,28%	1.516	1.466	-3,30%	18.830	17.089	-9,25%
Uruguiana	P. de los Libres	AR	Importação	26.062	22.975	-11,84%	3.352	3.592	7,16%	4.117	3.592	-12,75%	45.303	43.110	-4,84%
			Exportação	71.457	55.220	-22,72%	7.944	7.698	-3,10%	9.234	7.698	-16,63%	125.407	95.158	-24,12%
			Total	97.519	78.195	-19,82%	11.296	11.290	-0,05%	13.351	11.290	-15,44%	170.710	138.268	-19,00%
			Impo vazio	58.715	47.149	-19,70%	7.193	6.667	-7,31%	8.807	6.667	-24,30%	97.709	83.080	-14,97%
			Expo vazio	7.260	11.402	57,05%	1.341	1.246	-7,08%	1.373	1.246	-9,25%	12.910	20.068	55,45%
Porto Mauá	Alba Posse	AR	Importação	5	2	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	8	4	-50,00%
			Exportação	1.324	1.693	27,87%	253	204	-19,37%	167	204	22,16%	1.956	2.807	43,51%
			Total	1.329	1.695	27,54%	253	204	-19,37%	167	204	22,16%	1.964	2.811	43,13%
Foz do Iguaçu	Puerto Iguazu	AR	Imp.PTN	18.423	16.707	-9,31%	2.358	2.614	10,86%	2.573	2.614	1,59%	30.886	28.073	-9,11%
			Exp.PTN	10.112	7.030	-30,48%	970	1.309	34,95%	1.502	1.309	-12,85%	16.162	12.954	-19,85%
			Total	28.535	23.737	-16,81%	3.328	3.923	17,88%	4.075	3.923	-3,73%	47.048	41.027	-12,80%
Foz do Iguaçu	Ciudad del Este	PY	Imp.PIA	20.943	14.698	-29,82%	2.021	2.234	10,54%	2.781	2.234	-19,67%	35.387	27.086	-23,46%
			Exp.PIA	39.039	41.389	6,02%	6.106	7.000	14,64%	6.138	7.000	14,04%	74.874	73.877	-1,33%
			Total	60.000	56.087	-6,52%	8.127	9.234	13,68%	8.919	9.234	3,53%	110.261	100.963	-8,44%
Foz do Iguaçu	P. Iguazu/C. del Este	PY	Imp.OPN.PIA	21.322	13.992	-34,38%	1.073	2.052	91,24%	4.987	2.052	-58,85%	45.435	43.249	-4,81%
			Total	81.304	70.079	-13,81%	9.200	11.286	22,67%	13.906	11.286	-18,84%	155.696	144.212	-7,38%
			AR/PY Total PIA+PTN	109.839	93.816	-14,59%	12.528	15.209	21,40%	17.981	15.209	-15,42%	202.744	185.239	-8,63%
Santa Helena	Porto Índio	PY	Importação	8.997	4.465	-50,37%	194	964	396,91%	2.289	964	-57,89%	17.780	17.491	-1,63%
			Exportação	259	594	129,34%	151	70	-53,64%	17	70	311,76%	835	785	-5,99%
			Total	9.256	5.059	-45,34%	345	1.034	199,71%	2.306	1.034	-55,16%	18.615	18.276	-1,82%

 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-jul 2022	jan-jul 2023	Δ	jun 2023	jul 2023	Δ	jul 2022	jul 2023	Δ	ago/2021 jul/2022	ago/2022 jul/2023	Δ
Guairá	Salto del Guairá	PY	Importação	11.225	5.330	-52,52%	418	1.090	160,77%	1.726	1.090	-36,85%	19.412	16.934	-12,77%
			Exportação	1.234	560	-54,62%	67	86	28,36%	203	86	-57,64%	2.305	1.355	-41,21%
			Total	12.459	5.890	-52,72%	485	1.176	142,47%	1.929	1.176	-39,04%	21.717	18.289	-15,78%
Aceguá	Aceguá	UY	Importação	1.511	1.743	15,35%	190	210	10,53%	233	210	-9,87%	4.020	3.355	-16,54%
			Exportação	893	1.595	78,61%	125	455	264,00%	156	455	191,67%	1.490	2.614	75,44%
			Total	2.404	3.338	38,85%	315	665	111,11%	389	665	70,95%	5.510	5.969	8,33%
Barra do Quaraí	Bella Unión	UY	Importação	127	3	-97,64%	0	0	#DIV/0!	0	0	0,00%	227	8	-96,48%
			Exportação	249	665	167,07%	122	487	299,18%	17	487	0,00%	892	927	3,92%
			Total	376	668	77,66%	122	487	299,18%	17	487	0,00%	1.119	935	-16,44%
			Impo vazio	329	724	120,06%	136	462	239,71%	31	462	0,00%	972	1037	6,69%
			Expo vazio	286	355	24,13%	50	112	124,00%	92	112	21,74%	455	542	19,12%
Chuí	Chuy	UY	Importação	3.651	4.262	16,74%	576	499	-13,37%	559	499	-10,73%	6.176	7.793	26,18%
			Exportação	15.740	15.666	-0,47%	1.865	2.320	24,40%	2.439	2.320	-4,88%	27.061	28.207	4,23%
			Total	19.391	19.928	2,77%	2.441	2.819	15,49%	2.998	2.819	-5,97%	33.237	36.000	8,31%
Jaguarão	Rio Branco	UY	Importação	7.378	8.250	11,82%	1.335	1.413	5,84%	1.171	1.413	20,67%	13.289	14.947	12,48%
			Exportação	9.153	9.482	3,59%	1.439	1.351	-6,12%	1.422	1.351	-4,99%	16.805	17.588	4,66%
			Total	16.531	17.732	7,27%	2.774	2.764	-0,36%	2.593	2.764	6,59%	30.094	32.535	8,11%
Quaraí	Artigas	UY	Importação	763	1.449	89,91%	213	238	11,74%	225	238	5,78%	1.235	2.435	97,17%
			Exportação	170	151	-11,18%	18	33	83,33%	40	33	-17,50%	386	290	-24,87%
			Total	933	1.600	71,49%	231	271	17,32%	265	271	2,26%	1.621	2.725	68,11%
			Impo vazio	131	129	-1,53%	20	31	55,00%	23	31	34,78%	268	203	-24,25%
			Expo vazio	544	1.015	86,58%	112	179	59,82%	107	179	67,29%	803	1.769	120,30%
Santana do Livramento	Rivera	UY	Importação	1.890	2.533	34,02%	328	366	11,59%	275	366	33,09%	3.366	4.428	31,55%
			Exportação	4.152	3.920	-5,59%	574	536	-6,62%	659	536	-18,66%	7.607	7.474	-1,75%
			Total	6.042	6.453	6,80%	902	902	0,00%	934	902	-3,43%	10.973	11.902	8,47%
Corumbá	Puerto Suarez	BO	Importação	9.916	8.926	-9,98%	1.345	1.524	13,31%	1.243	1.524	22,61%	16.012	13.880	-13,32%
			Exportação	22.260	20.718	-6,93%	2.705	2.674	-1,15%	3.123	2.674	-14,38%	36.625	35.087	-4,20%
			Total	32.176	29.644	-7,87%	4.050	4.198	3,65%	4.366	4.198	-3,85%	52.637	48.967	-6,97%

Fluxo de veículos



feriados internacionais

outubro

 segunda, 9 Dia da Raça	 quinta, 12 Nossa Senhora Aparecida	 segunda, 9 Dia do Descobrimento da América	 Sem feriados	 segunda, 9 Dia da Raça	 quinta, 12 Dia da Resistência Indígena
		sexta, 27 Dia da Reforma Protestante			

novembro

 segunda, 27 Dia da Soberania Nacional	 quinta, 2 Finados	 quarta, 1 Dia de Todos os Santos	 Sem feriados	 quinta, 2 Dia dos Fiéis Defuntos	 Sem feriados
	quarta, 15 Proclamação da República				

dezembro

 sexta, 8 Imaculada Conceição	 segunda, 25 Natal	 sexta, 8 Imaculada Conceição	 sexta, 8 Imaculada Conceição	 segunda, 25 Natal	 domingo, 24 Véspera de Natal
segunda, 25 Natal		segunda, 25 Natal	segunda, 25 Natal		segunda, 25 Natal
					domingo, 31 Véspera de Ano Novo

Mercovia tem concessão prorrogada até julho de 2024

As indefinições sobre o futuro modelo de gestão levaram Brasil e Argentina a assinarem no dia 21 de julho a prorrogação da concessão do Centro Unificado de Fronteiras e da ponte internacional que liga São Borja a Santo Tomé. O CUF tem sido uma referência de operações para o transporte rodoviário internacional de cargas. Ao longo

dos anos o Centro tem sido visitado por autoridades de outros países sul-americanos para conhecer esta experiência. Nesta fronteira transitam cerca de 40% do comércio bilateral. O contrato foi estendido por mais um ano, porém tem cláusula que possibilita renovação por mais um período igual, se necessário.



SEST SENAT

Qualidade de vida
na rota de quem
move o país.



André Luiz da Silva
Motorista profissional de carga

O SEST SENAT completa 30 anos
*movimentando a vida de quem
move o país.*



Saiba mais
sobre esse
movimento.

30 ANOS / SEST SENAT

PRESENTE. PERTO DE VOCÊ.

CNT / SEST SENAT / ITL

Sistema Transporte

www.sestsenat.org.br 

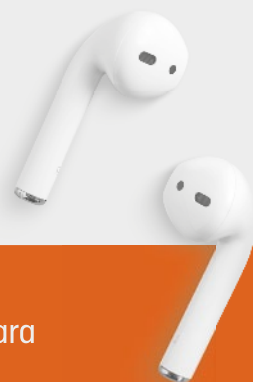
JÁ ESTÁ NO AR O PODCAST SOBRE **HIDROGÊNIO RENOVÁVEL** DA AGÊNCIA CNT TRANSPORTE ATUAL



Entenda as possibilidades de uso sustentável desse combustível e saiba como diferentes setores têm se interessado por essa fonte energética, que promete ser uma das alternativas para a **descarbonização do transporte**.



Aponte a câmera do seu celular para o QR Code ao lado para acessar o episódio do Spotify



CNT

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte