

Estudo mapeia gargalos dos processos aduaneiros no Mercosul

TRANSPORTADOR
INTERNACIONAL

ATA

ADUANA
ARGENTINA

ÓRGANOS
DE CONTROL
ARGENTINA

EMITE
NUMERO
DE SEDI

ANALIZA

INTERVIENE
ANALIZA

AUTORIZA

ANALIZA
Y
APRUEBA

EMITE
CERTIFICADO

#1-EXISTE UN DEMORA MAYOR EN LA APROBACIÓN DE LA SEDI CUANDO ESTÁN INVOLUCRADOS APROBACIONES DE ORGANISMOS DE CONTROL VINCULADOS A NORMAS TÉCNICAS. ESTE SISTEMA ES MUY NUEVO, DEL NUEVO GOBIERNO EN ARGENTINA.

#4- COMO NO EXISTE UNA COORDINACIÓN O INTERRELACIÓN ENTRE LOS ORGANISMOS DE CONTROL EN EL CASO QUE UNA OPERACIÓN DE IMPORTACIÓN REQUIERA DE LA INTERVENCIÓN Y APROBACIÓN DE MÁS DE 1 ENTIDAD, LA SOLICITUD DEBE REALIZARSE POR SEPARADO Y CADA UNA DE LAS ENTIDADES IMPLICADAS DEBE SOLICITAR SUS PROPIOS DATOS DE ANÁLISIS, EVALUANDO LOS CRITERIOS CORRESPONDIENTES.

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!



Gladys Vinci

Vice-presidente Executiva

internacional@abti.org.br

(55) 3413-2828



Nitri Hoisler

Coordenação de Projetos

comunicacao@abti.org.br

(55) 3413-2828 ramal 209

+55 55 99199-4218



Helly Caffarati

Financeiro

financeiro@abti.org.br

(55) 3413-2828 ramal 207

+55 (55) 99988 1982



Gladenir Vargas

Secretaria Executiva

secretaria@abti.org.br

(55) 3413-2828 ramal 201

+55 (55) 98116 6787



Gabrielly Correia

Conformidade Legal e Certificação

abti@abti.org.br

(55) 3413-2828 ramal 214

+55 (55) 98116 6787



Taciana Machado

Licenças e Certificação Digital

licencas@abti.org.br

(55) 3413-2828 ramal 203

+55 (55) 98116 0436



Diana Espíndola

Licenças

licencas@abti.org.br

(55) 3413-2828 ramal 204

+55 (55) 98116 0436



Katielli Saraiva

Comunicação

comunicacao@abti.org.br

(55) 3413-2828 ramal 208

+55 (55) 98156 0000



Manuel Marques

Comunicação

comunicacao@abti.org.br

(55) 3413-2828 ramal 218

+55 (55) 98156 0000



Valéria Zinelli

Comunicação e Registros

comunicacao@abti.org.br

(55) 3413-2828 ramal 221

+55 (55) 98433 4888



Nicolle Vieira

Registros

registros@abti.org.br

(55) 3413-2828 ramal 213

+55 (55) 98141 0123

Confiança é a palavra chave



Glademir Zanette
Presidente da ABTI

A partir do governo Collor, e por muitos anos, a imagem da Receita Federal foi vinculada a um leão, que traduzia poder, domínio e segurança. O dever de saber, verificar e fiscalizar tudo que estava sob seus domínios, parecia ser imprescindível. E esta imagem não se circunscreveu apenas ao imposto de renda de empresas e pessoas. O setor aduaneiro esteve abarcado por esta simbologia, que até hoje é muito empregada pela imprensa.

Entretanto, no transporte de cargas, há alguns anos, vários fatores demonstraram que inspecionar tudo não garantia os resultados esperados. Ademais, despendia recursos e um tempo que não tinham.

Neste contexto surgiu a necessidade da construção de uma relação de confiança. Programas como o OEA, amparado na probidade e

na sinceridade do setor privado, mediante a suposição de que existe um grau de regularidade e previsibilidade no seu comportamento, desconstruíram a figura leonina nas relações entre o setor aduaneiro e o privado.

O estudo Gestão Coordenada de Fronteiras, desenvolvido pelo Instituto Procomex, que

é a principal matéria desta edição da revista Cenário do Transporte, descreve um processo de cooperação em que fiscais e fiscalizados trabalham juntos na busca de uma atuação

aduaneira mais ágil e eficiente.

Este é um caminho que requer de todos dedicação, entrega e humildade, conscientes de suas possibilidades e limitações. E se constitui numa trajetória em que a palavra confiança ganha um significado maior.

Juntos, público e privado, podem construir um futuro cada vez melhor.

“Fiscais e fiscalizados trabalham juntos na busca de uma atuação aduaneira mais ágil e eficiente”

sumário



ANO XVIII - EDIÇÃO 72 - 2024

Reunião Brasil – Bolívia em Santa Cruz de la Sierra/BO resgata inúmeras pendências com o país vizinho.

10

Confederação Nacional do Transporte promove evento para marcar seus 70 anos

11



Estudo **Gestão Coordenada de Fronteiras** é um novo passo na busca por aduanas mais céleres

18-27



Projeto abarca quatro países e dez fronteiras, conferindo a dimensão “Mercosul” para o tema. O desafio é vencer os gargalos.



Entrevista:

O Transporte em tempos de crise na Argentina: a visão da FADEEAC

13-16



Rotas bioceânicas: os caminhos em direção ao Pacífico

36-37

GERAIS

Plataforma Brasil Exportação divulga transportadoras associadas da ABTI 06

TRANSPORTES

ABTI reúne-se com BNDES na busca de recursos para empresas atingidas por enchentes no RS 07

INTERNACIONAL

Reunião Brasil – Peru amplia cupos em 10 mil toneladas/ano 08

TECNOLOGIA

6G será 100 vezes mais veloz que o 5G: haverá uma mudança de patamar tecnológico 30

HISTÓRIA

Como foi a fundação, em 1966, da ALATAC – Associação Latino-americana de Transporte Automotor por Carreteras 32

INTERNACIONAL

ABTI participa da 65ª Reunião do SGT-5 33

INTERNACIONAL

Estudo detalha principais mercadorias e mercados negociados entre Brasil e Uruguai 34

MERCADO

Scania atinge a marca de 500 mil caminhões produzidos no Brasil 37

DIRETORIA EXECUTIVA

Presidente

Glademir Zanetti

1º Vice-Presidente

Paulo Ricardo Ossani

2º Vice-Presidente

Francisco Cardoso

1º VP de Relações Institucionais

Sérgio Maggi Júnior

2º VP de Relações Institucionais

Antônio Luiz da Silva Júnior

1º VP de Gestão Coordenada de Fronteiras

Jorge Antônio Lanza Nova

2º VP de Gestão Coordenada de Fronteiras

Daniilo Guedes

1º VP Administrativo - Financeiro

Nolar Vicente Sauer

2º VP Administrativo - Financeiro

Flávio Vasconcelos dos Santos

DIRETORIA ADJUNTA

Diretores

Juan Carlos Castro Pastor

Urubatan Helou

Hélio José Branco de Matias

Isonir Bianchini Canalli

Lenoir Gral

Francine Roman

Leonardo Hoffmann Quiñónez

Matias Ferrari

CONSELHO FISCAL

Presidente do Conselho Fiscal

Valmor Scapini

Conselheiro Fiscal Efetivo

Giovane Lindemayer de Oliveira

Conselheiro Fiscal Efetivo

Edgardo José Gasparrini

Conselheiro Fiscal Suplente

Clovis Dall'agnol

Conselheiro Fiscal Suplente

Rubem de Carvalho Maidana

Conselheiro Fiscal Suplente

Walter Edecio Soto

CONSELHO EDITORIAL ABTI

VP Executiva - **Gladys Vinci**

Secretária Executiva - **Glademir Vargas**

Comunicação - **Katielli Saraiva**

Comunicação - **Valéria Zinelli**

COMERCIAL

Nitri Hoisler

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 Universitária

Tiragem desta Edição

3.000 exemplares

Associadas da ABTI passam a integrar a Plataforma Brasil Exportação



A Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos - ApexBrasil há cerca de meio ano implantou a Plataforma Brasil Exportação, um portal que reúne serviços de apoio ao comércio exterior, formando uma comunidade digital. O endereço é www.brasilexportacao.com.br.

Durante o mês de maio a Associação Brasileira de Transportadores Internacionais firmou uma parceria estratégica com o portal, viabilizando a integração da oferta de serviços de transporte rodoviário internacional de cargas.

Todos os associados da ABTI que confirmaram interesse em se integrar à plataforma, foram incluídos na mesma. Com o propósito de facilitar as consultas às empresas e cooperativas de transporte, as transportadoras foram cadastradas para cada um dos países aos quais estão habilitadas: Argentina, Paraguai, Uruguai, Chile, Peru, Bolívia e Venezuela. O trabalho de inclusão no portal foi realizado pela Associa-

ção. A participação na plataforma é gratuita. E os associados da ABTI que ainda não foram incluídos, podem autorizar seu cadastro através do endereço eletrônico comunicacao@abti.org.br, ou pelos telefones da Entidade.

Segundo Glademir Zanette, presidente da ABTI, a parceria não só amplia a atuação da Associação no cenário internacional, mas também reforça seu compromisso com a agilização e potencialização no setor de transporte rodoviário internacional de cargas. "Ao conectar nossos associados diretamente com uma vasta rede de exportadores e serviços de

comércio exterior, facilitamos o acesso a novas oportunidades e impulsionamos o crescimento econômico do Brasil no comércio global", completou o presidente.

Vantagens aos associados

A participação na Plataforma Brasil Exportação oportuniza ao setor uma oferta dirigida de serviços de transporte internacional de cargas diretamente a um público especializado. Exportadores brasileiros encontram uma oferta organizada do modal rodoviário internacional.

Presentemente a plataforma conta com mais de 600 serviços e 130 prestadores ativos em cinco continentes, proporcionando uma cobertura extensa e facilitando o acesso direto aos mercados mais relevantes.

Empresas e cooperativas estão relacionadas por cada país atendido



Federações do Transporte do RS e ABTI reúnem-se com o BNDES

O presidente da ABTI, Glademir Zanette, acompanhou os presidentes da FETRANSUL, Francisco Cardoso, e da FETERGS, Sergio Pereira, em reunião no dia 13 de junho, em Porto Alegre, com executivos do BNDES. O encontro, que teve o apoio da Confederação Nacional de Transporte, encaminhando as demandas do setor quanto às linhas de crédito que estão sendo disponibilizadas para a recuperação das empresas atingidas pelas inundações de maio passado.

Bruno Batista, diretor executivo da CNT, abriu a reunião apresentando uma pesquisa realizada pela Confederação em que se verifica que 49% das empresas sediadas no RS perderam ativos, sendo que 54% deles foram veí-

Setor de transporte de cargas apresentou suas demandas para linhas de crédito voltadas à emergência das enchentes

culos. Batista acrescentou que 52% delas dependem de linhas de crédito para recuperação de suas atividades.

Juliana Alvim, gerente de Relacionamento com clientes do BNDES explicou as três linhas de crédito voltadas para aquisição de Máquinas/Equipamentos (inclusive caminhões e ônibus), Investimentos em reconstrução e capital de giro. Anunciou também que os recursos começariam a ser libe-

rados no dia 21 de junho.

A Fetransul entregou ofício com os pleitos do setor de cargas, caracterizando as especificidades do segmento. (veja quadro).

Iniciativa teve o apoio da CNT



Pleitos ao BNDES

- ◆ Aumentar o limite de acesso de linhas de investimento para 20 milhões por CNPJ e/ou Grupo Econômico;
- ◆ Amplitude dos acessos às linhas de crédito para todas as Transportadoras Gaúchas, independentemente de terem sua sede em municípios atingidos pelas enchentes;
- ◆ Ampliar o prazo para a captação de recursos até dezembro de 2025, uma vez que atualmente as fábricas de caminhões estão com a sua produção de 2024 vendida e novos pedidos serão atendidos a partir de janeiro de 2025;
- ◆ Redução para 50 milhões no faturamento para fins de obtenção de financiamento direto com o BNDES;
- ◆ Nas operações em andamento e ainda em carência (REFIN2), alterar a linha contratada por outra mais acessível do novo programa;
- ◆ Ampliar para 2 anos, a carência no REFIN;
- ◆ Limitar em 2,5%, o spread dos bancos que intermediam operações de recursos provenientes do BNDES, com a utilização de recursos do Fundo Garantidor;
- ◆ Incluir as empresas que faturam acima de R\$ 300 milhões no acesso às linhas de créditos especiais.

IX Bilateral entre Brasil e Peru aumenta cupos

Ainda que a reunião com o Peru tivesse uma extensa pauta, o tema central do encontro realizado nos dias 25 e 26 de março, em Lima, capital do Peru, foi o sistema de cupos (cotas), atualmente limitado a 65 mil toneladas de carga para a frota habilitada entre os dois países. O volume não tem atendido às necessidades do comércio internacional. Para contornar a delimitação, desde 2020 foi implantada uma “fila” para atender aos pedidos excedentes aos cupos. A providência burocratiza o processo e causa entraves ao fluxo comercial.

A delegação brasileira, sob coordenação da ANTT, e contando com representantes do Ministério dos Transportes, SENATRAN e Receita Federal, ponderou que o sistema de cotas já não reflete as demandas do setor, sobretudo frente a boa situação econômica que desfruta o Peru. Sustentaram que as cotas reduzem a eficiência da logística e aumentam os custos operacionais.



Ministério dos Transportes do Peru

As autoridades peruanas solicitaram um prazo de 60 dias para avaliar a proposta de pôr fim às cotas. Enquanto isso, frente à solicitação de uma elevação imediata da tonelagem, foi feito um ajuste para 75 mil toneladas. Tal medida viabilizou que os transportadores internacionais de cargas avancem 75 posições nesta fila, que presentemente excede a 400 pedidos.

A agenda do encontro tam-

bém tratou do estabelecimento da capacidade de carga mínima para outorga de Licença Originária, a possibilidade de harmonização dos limites máximos de pesos e dimensões e a transmissão eletrônica do MIC/DTA, entre outros assuntos

A ABTI foi representada na Reunião pela vice-presidente Executiva Gladys Vinci e pelo 2º vice-presidente de Gestão Coordenadas de Fronteira, Danilo Guedes.

Garanta suas viagens internacionais

PRODUTOS

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

Benefícios exclusivos aos associados

PARCERIA KORSA SEGUROS E ABTI

Condições especiais de taxa e cobertura de seguros.



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



**TENHA CONTROLE TOTAL
SOBRE A SUA FROTA**



NÃO SEJA PEGO DE SURPRESA.

Com a tecnologia Trucks Control, você realiza o controle eficiente e confiável dos dados gerados em tempo real pela sua frota.

Potencialize a segurança e a gestão da sua frota com tecnologia de ponta!

Solução ideal para **Embarcadores** e **Gerenciadoras de Risco**, o **Módulo Safety** é uma tecnologia embarcada inovadora que monitora, de segundo a segundo, o comportamento dinâmico do veículo através de seus dispositivos inerciais, a Caixa Preta e a integração eficaz com eventos de telemetria previamente configurados via CAN. Assim, é possível identificar com maior precisão eventos como **frenagem brusca, aceleração lateral excessiva, basculamento da cabine e tombamento**.

Utilize a tecnologia embarcada para ir mais longe.



f y in
@truckscontrol

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

XVII Reunião bilateral Brasil-Bolívia

Santa Cruz de la Sierra sediou nos dias 20 e 21 de maio a reunião dos representantes do ATIT de Brasil e Bolívia. A ABTI foi representada por sua vice-presidente executiva, Gladys Vinci. Na abertura do encontro o conselheiro Carlos Leopoldo Gonçalves de Oliveira, do Consulado do Brasil na cidade, fez uma analogia entre o atrito dos pneus de caminhões no asfalto e a ideia de integração. Segundo ele, sem fricção, não há integração. E quanto mais fricção, maior integração. Desta forma interpretou a reunião lateral como um evento muito positivo. Acrescentando, Luz destacou o elemento humano, pois segundo ele, as pessoas devem sempre estar em primeiro plano: “devemos melhorar a vida de nossos passageiros e transportadores”. O diplomata concluiu ressaltando que o transporte é a exportação de serviços, sendo este o nível mais profundo de integração econômica.

Intercâmbio de tração e combustíveis

A delegação brasileira, através da ANTT, manifestou sua preocupação com relação aos efeitos do Decreto Supremo Nº29.814/08 da Bolívia que, desde 2009, estabeleceu preços diferentes de gasolina e óleo diesel para veículos com placas estrangeiras, aplicado para a comercialização dentro de 50 km das fronteiras.

Neste contexto o combustível boliviano custa até 2,4 vezes mais para estrangeiros, fato que agrava o valor de fretes para transportadoras brasileiras, provocando disparidade competitiva com os transportadores bolivianos,



além de ferir o princípio de reciprocidade contido no ATIT.

As autoridades bolivianas declararam que este tema não era de atribuição delas. A ABTI, consorciada com a delegação brasileira, encaminhará à Agência Nacional de Petróleo do Brasil uma demanda para que sejam tomadas providências em relação ao valor do combustível na Bolívia, fazendo valer a igualdade de tratamento.

O intercâmbio de tração com cruzamento de bandeiras foi uma pauta em que se logrou aperfeiçoamentos. Ficou estabelecido que o cruze de bandeiras continua sendo permitido somente com o uso de veículos de tração da bandeira do país pelo qual se transita. Exemplificando: o caminhão trator brasileiro poderá transitar com semirreboque boliviano no território brasileiro. Por outro lado, um caminhão trator boliviano poderá circular com semirreboque brasileiro no território boliviano. Somente nas regiões fronteiriças será permitido qualquer modalidade de intercâmbio. Foi acordado que estas definições entram em vigência a partir de 1º de setembro deste ano.

A permissão da subcontratação de transporte e veículos, com ou sem cruzamento de bandeiras, continua a ser permitido. Caberá ao transportador

contratante obter o seguro de responsabilidade por danos à carga. E o subcontratado, deverá contratar o seguro por danos a terceiros.

Habilitação de representante legal

A delegação brasileira aventou a possibilidade de suspensão do representante legal, sem impacto na autorização de uma transportadora. Os bolivianos rejeitaram, com base no que consta no ATIT. Então os brasileiros sugeriram a adoção de medida similar à existente na Bolívia, pela qual é possível suspender temporariamente os permisos, por falta de representante legal, podendo reativar a licença complementar após a definição de um novo representante.

Prazo máximo de permanência na Bolívia

A delegação brasileira pleiteou ainda a alteração na norma que define um limite de tempo – cumulativo durante o ano – para permanência de veículos estrangeiros em território boliviano. A Bolívia justificou que este fato decorre de lei migratória do país. O pleito da delegação brasileira será encaminhado a instâncias superiores. Além disso, será tratado na próxima reunião de aduanas.

Ainda foram objeto de tratativas a eliminação do apostilamento para documentos de idoneidades, demanda que foi aceita pelos bolivianos. Tratou-se também do avanço de troca de informações por meio de sistema webservice; seguros, bem como outras pautas.



CNT celebra 70 anos

A Confederação Nacional do Transporte realizou no dia 19 de junho o Encontro Executivo de Celebração e Fortalecimento da Atividade Transportadora para comemorar os seus 70 anos de atuação. A cerimônia ocorreu no Centro Internacional de Convenções do Brasil, em Brasília.

No período da tarde houve uma solenidade que contou com a presença do vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin. Representantes de todos os poderes da República compareceram ao evento.

Em seu pronunciamento, Alckmin citou a melhoria da condição das rodovias, o Programa Mover, voltado à renovação da indústria automotiva, e a reforma tributária, que, segundo ele, trará mais eficiência econômica. "O PIB pode crescer mais com a reforma tributária, que desonera totalmente o investimento e a exportação" completou ele.

O presidente do Sistema Transporte, Vander Costa, afirmou que a CNT representa a voz de uma atividade indispensável para o progresso brasileiro. "Não restam dúvidas de que investir no transporte é uma aposta assertiva e certa no crescimento econômico, na geração de empregos e na melhoria da qualidade de vida da população", disse.

Sob o lema O Transporte Move o Brasil, a Confederação intensificou a defesa dos interesses dos transportadores brasileiros, junto ao Executivo,

ao Legislativo e ao Judiciário. "Isso porque temos a consciência da necessária união de esforços, envolvendo os poderes públicos e a sociedade, para avançar em uma agenda de aprimoramento das políticas públicas de infraestrutura, de modernização do ambiente negocial e do arcabouço regulatório nacional", explicou.

A ABTI foi representada na solenidade por seu presidente, Glademir Zanette e por seu 2º vice-presidente, Francisco Cardoso, que também é presidente da Fetransul-Federação das Empresas de Logística e Transporte de Carga do RS.

A celebração dos 70 anos da CNT contou ainda com uma palestra sobre

transporte e desenvolvimento, ministrada pelo economista Ricardo Amorim. Em relação ao futuro, ele afirmou que o transporte será mais importante do que já é na atualidade, pela probabilidade de a indústria crescer mais que o setor de serviços. "Isso significa que o país precisará transportar tudo isso que a indústria vai produzir", disse.

História

A então CNTT - Confederação Nacional dos Transportes Terrestres foi fundada no Rio de Janeiro/RJ em 28 de janeiro de 1954, por um grupo de transportadores rodoviários de cargas e de autônomos. Estes transportadores identificaram a necessidade de criar uma instituição que representasse as empresas de transporte e logística, em âmbito nacional, e desenvolvesse ações que fortalecessem a atividade empresarial. Seu primeiro presidente foi Adolpho Paulo Bastide, um transportador autônomo.

Na década de 1990 a CNTT passou a se chamar CNT - Confederação Nacional do Transporte. A Entidade mudou seu estatuto e passou a desempenhar um papel muito mais amplo na matriz de transporte brasileira, voltado para a promoção da multimodalidade e para o fortalecimento do setor.

Ao longo de sua trajetória, a Confederação consolidou a sua presença como um importante interlocutor entre o setor de transporte e os poderes públicos e tem induzido debates e pautado as discussões em torno de grandes temas nacionais que impactam diretamente o desenvolvimento do país.



Francisco Cardoso, segundo vice-presidente da ABTI e Glademir Zanette, presidente

Transforme Tributos em oportunidades com a Assertt.

Na estrada do sucesso empresarial, a Assertt - Assessoria Fiscal e Tributária é o parceiro que você precisa para transformar a complexidade dos tributos em oportunidades de crescimento. Estamos prontos para guiar sua empresa por caminhos seguros e rentáveis no cenário fiscal brasileiro.

Por Que Escolher a Assertt?

Na Assertt, entendemos que a alta taxa de impostos é um desafio crítico para muitas empresas. Nossa missão é transformar esse desafio em resultados econômicos positivos. Com um sistema próprio de cruzamento de dados e uma equipe experiente, diagnosticamos e identificamos possibilidades de economias tributárias para empresas de todos os portes e setores, incluindo Transporte Nacional e Internacional, Agronegócio, empresas Importadoras e Exportadoras, e Indústrias.

Seu sucesso está sempre no horizonte tributário.
Entre em contato e saiba mais.



45 3223 5585 • 45 3306 9552



assertt.assessoria



www.assertt.com.br

“O termômetro mostra que a inflação está esfriando na Argentina, mas a demanda por serviços também”



Roberto Guarnieri é um empresário de destaque no setor de transporte de cargas argentino, com mais de 50 anos de experiência. A sua preocupação com os desafios do setor levou-o a envolver-se ativamente na Cámara de Cañuelas de Transporte (CO-CATRA) onde foi eleito presidente. Com base em sua liderança e comprometimento, ele cumpre hoje seu segundo mandato como presidente da Federação Argentina de Entidades Empresariais de Transporte Automóvel de Cargas (FADEEAC).

Desde que assumiu o cargo, estabeleceu como meta fortalecer a Federação e promover políticas que beneficiem as transportadoras de todo o país. Sua gestão se caracteriza por uma abordagem inovadora e uma visão de longo prazo, buscando sempre a modernização e profissionalização do transporte de cargas na Argentina.

Cenário do Transporte - *No Brasil costuma-se dizer que o transporte de mercadorias é o termômetro da economia. Qual é a temperatura na Argentina?*

Roberto Guarnieri - Nosso setor não foge à realidade do país e é efetivamente um termômetro que reflete perfeitamente o que está acontecendo na economia. Na Argentina, mais de 90% das mercadorias circulam por rodovia. Há 52 anos, a Federação Argentina de Entidades Empresariais de Transporte Automóvel de Cargas (FADEEAC) começou a preparar e publicar mensalmente um Índice de Custos de Transporte que poderia ser uma referência para a evolução dos custos médios do setor em todo o país, num contexto em que a economia nacional começou a apresentar fortes oscilações de preços, tanto em nível geral como por setores econômicos. Durante o período da Conversibilidade - na década de 90 -, com a queda abrupta da inflação, o Índice deixou de ser publicado e, em 2001, com o fim da Conversibilidade, foi retomado ininterruptamente até hoje. Os últimos dados de que dispomos são de maio, altura em que se registrou um forte abrandamento dos custos operacionais do setor. No entanto, é fundamental esclarecer que isto ocorre num contexto de recessão econômica e de contração significativa da atividade. Em maio, movimentar caminhão na Argentina ficou 2,45% mais caro que em abril. Nos primeiros cinco meses de 2024, o setor acumula um aumento de custos de 51,64%, e um aumento anual de 264,4% (maio de 2024-abril de 2023). A pesquisa, realizada mensalmente pelo Departamento de Estudos Económicos da FADEEAC, mede 11 itens que impactam direta-

mente a atividade do setor em todo o país, e que é referência em grande parte para fixação ou reajuste de taxas. O resultado de maio aprofunda a tendência de desaceleração iniciada em fevereiro (quando os custos aumentaram 8%), continuada em março (6,4%) e abril (6,7%). Estes valores ocorreram após recordes históricos negativos para a nossa atividade, que em dezembro de 2023 sofreu o maior aumento mensal de custos em 30 anos (28,2%) e concluiu 2023 com um aumento acumulado de 247,6 %. Ou seja, o termômetro mostra que a inflação está esfriando na Argentina, mas a demanda por serviços também.

Cenário do Transporte - Em cerca de seis meses, a Argentina já enfrentou duas greves gerais. Segundo a imprensa, as medidas econômicas aumentaram ainda mais a pobreza. O setor empresarial aposta no sucesso da conduta econômica do novo governo?

Roberto Guarnieri - A Argentina veio com um esquema de espiral inflacionária irreversível. Tínhamos um cenário muito complexo pela frente. Não há dúvida de que foi necessário mudar drasticamente o rumo para abordar fundamentalmente a questão da inflação e que para isso foi necessário adotar as medidas dolorosas que foram tomadas. Agora esperamos que a queda da inflação se consolide e, neste período, os empregadores e os representantes do setor sindical terão de se esforçar, através de reuniões conjuntas, para manter os salários a um nível que permita às partes enfrentar esta provação.

Cenário do Transporte - A busca pelo equilíbrio fiscal é um consenso no país?

Roberto Guarnieri - Compartilhamos o slogan da recuperação do equilíbrio fiscal. As dúvidas que as medidas tomadas nos geram decorrem basicamente do fato de que o grosso do ajuste fiscal advir da redução das reformas e dos setores mais vulneráveis.

A outra observação é que a recessão cau-

sada por este tipo de medidas tem impacto total em nosso setor porque ocorre a pior combinação possível: recessão + queda no consumo.

Cenário do Transporte - Entre janeiro e maio de 2024, as exportações brasileiras para a Argentina caíram 33% em relação ao ano anterior. Já as importações argentino-brasileiras cresceram 1,2% nesse período. Como pode o transporte rodoviário internacional de mercadorias mitigar este desequilíbrio?

Roberto Guarnieri - Não há chance de o transporte mitigar esse problema. É algo que está muito além da nossa capacidade, depende da realidade macroeconômica dos países, das políticas comerciais e das necessidades do mercado. Onde podemos oferecer um diferencial fundamental como setor é, em primeiro lugar, na produtividade das empresas e, consequentemente, dos próprios países. E para isso há dois elementos fundamentais: a facilitação das fronteiras e as infra-estruturas adequadas, porque, como todos sabemos, tempo é dinheiro, e cada minuto de parada de um caminhão na fronteira implica custos econômicos e humanos para ambos os lados.

É importante ter em mente que mais de 90% do comércio com os nossos vizinhos é feito por via terrestre, especialmente por estrada.

Cenário do Transporte - Há cada vez menos motoristas profissionais no Brasil. As pessoas estão menos interessadas nesta profissão. Como está a Argentina sobre esse fato?

Roberto Guarnieri - A falta de motoristas é um fenômeno que sofremos globalmente. Embora um dos motivos possa ser o fato de os motoristas deixarem de prestar serviços devido à idade, devemos trabalhar para tornar a profissão mais atrativa para as novas gerações. Na FADEEAC e na FPT - Fundação Profissional para o Transporte - estamos desenvolvendo um projeto para propor a redução da idade dos caminhoneiros para 18 anos (atualmente é de 21 anos). A ideia é que através de um projeto de abran-



FPT forma motoristas profissionais

gência progressiva, os interessados possam ingressar no setor a partir dos 18 anos, passando a operar, por exemplo, veículos de última milha. Isso lhes permitiria entrar no setor mais cedo e chegar aos 21 anos com experiência suficiente para dirigir caminhões maiores.

Acreditamos que não existem razões técnicas para nos opormos à redução da idade. Por exemplo, os pilotos de companhias aéreas comerciais podem começar a voar aos 18 anos. Basta traçar um plano adequado para que a formação obrigatória seja de qualidade e haja um maior controle das licenças.

Cenário do Transporte - A FPT atua na área de qualificação de motoristas na Argentina. O seu trabalho responde às necessidades do mercado nacional?

Roberto Guarnieri - O objetivo central da FPT é a profissionalização do setor de transportes e logística através da formação, e com muito orgulho podemos afirmar que a nossa Fundação é uma referência em nível regional. No caso dos motoristas, trabalhamos intensamente para que desde um nível inicial, alguém que almeja ser motorista, mas não tem experiência e chega com carteira de motorista, possa aprender a dirigir caminhão com eficiência e segurança.

Através de técnicas de avaliação precisas, objetivas e confiáveis, o Departamento de Psi-

cologia Rodoviária identifica os candidatos que combinam características de personalidade, competências, aptidões e recursos para operar veículos de transporte de mercadorias de forma mais segura e eficiente, o que nos permite detectar pontos fracos para iniciar programas específicos de treinamento e prevenção.

Ministramos cursos obrigatórios e não obrigatórios, oferecemos uma preparação abrangente e de alto nível para quem deseja obter a Licença Interjurisdicional (LINTI), e também oferecemos conteúdos adaptados às necessidades de cada empresa ou setor.

O mercado atual exige formação contínua. A nossa rede nacional - com mais de 80 Unidades de Avaliação distribuídas por todo o país - e os nossos desenvolvimentos tecnológicos próprios (como simuladores de caminhões e empilhadeiras) permitem-nos não só multiplicar a tarefa em pontos distantes, mas também ter rastreabilidade e controle de qualidade sobre os conteúdos que são ministrados.

Cenário do Transporte - No transporte rodoviário internacional de cargas, quais suas impressões sobre o engajamento dos transportadores argentinos ao Programa OEA?

Roberto Guarnieri - A FADEEAC promove qualquer processo que contribua para a racionalização das fronteiras. O Operador Econômi-

co Autorizado é uma ferramenta indispensável e fundamental para o ótimo funcionamento da cadeia logística. Contudo, na Argentina, as empresas ainda não conseguem encontrar incentivos para gerir a sua certificação. Enquanto não forem feitas mudanças profundas nas operações, todas as organizações estiverem integradas ao Sistema OEA e forem feitas melhorias na infraestrutura, será difícil encontrar benefícios, prioridades ou canais exclusivos ao cruzar as fronteiras.

“Com exceção do passo Santo Tomé-São Borja, nenhuma experiência de controles integrados foi seriamente implementada”

Cenário do Transporte - Está em andamento um estudo sobre “Gestão Coordenada de Fronteiras”, do qual também participa a Argentina. Na sua opinião, as autoridades argentinas estão comprometidas em melhorar o processo de passagem de fronteira?

Roberto Guarnieri - A decisão da Alfândega do Mercosul de contratar uma consultoria com financiamento do Banco Mundial para realizar o mapeamento das etapas mais importantes da região é um sinal muito positivo.

É fundamental que haja uma decisão política para poder levar a cabo as reformas profundas que são necessárias nas principais passagens de fronteira. O setor privado tem e terá uma participação plena e ativa neste processo de mudança, e a FADEEAC, em particular, tentará contribuir com a sua experiência e profissionalismo para alcançar os resultados que todos queremos e necessitamos.

Por isso, através do seu Departamento de Transportes Internacionais, desde o início a Federação participa do mapeamento realizado pela Aliança Procomex.

Cenário do Transporte - Por que a implementação das Áreas de Controle Integrado não foi totalmente bem-sucedida? É o peso do corporativismo?

Roberto Guarnieri - Porque para que uma Área de Controle Integrado tenha sucesso, todos os órgãos envolvidos devem trabalhar de forma coordenada. Além disso, deveria haver um intercâmbio de sistemas, informações e critérios entre os países envolvidos. Na realidade, com exceção do passo Santo Tomé-São Borja, nenhuma experiência de controles integrados foi seriamente implementada. Ou seja, para avaliá-los, primeiro precisaríamos que eles fossem implementados, conforme estabelecem os Acordos de Recife do Mercosul.

Cenário do Transporte - A RUTA é o instrumento que legitima as empresas de transporte de cargas na Argentina. Suas exigências e formalidades atendem aos interesses de manutenção de um mercado organizado para a oferta de transportes?

Roberto Guarnieri - O Cadastro Único de Transporte Automotivo (RUTA) é onde devem se cadastrar todos os transportadores que prestam serviços com veículos próprios ou contratados na Argentina. É obrigatório para todas as empresas que operam serviços interjurisdicionais de cargas, nacionais e internacionais, a partir de 700 kg. É um recurso fundamental para poder organizar o transporte, conhecer detalhadamente a quantidade e qualidade da frota de veículos de carga do país ao longo da sua idade e é o que permite que a prestação de serviços seja oferecida de forma leal e em conformidade com a obrigatoriedade, portando documentação. A RUTA também poderia ser uma ótima ferramenta para simplificar a burocracia se fossem incorporadas certas funcionalidades como a unificação de dados que estão atualmente em diferentes departamentos do Estado (por exemplo seguros e revisões técnicas), e para isso o trabalho coordenado entre o Estado e o setor privado é muito importante.





CORRETORA DE SEGUROS ESPECIALIZADA


SUA CARGA SEMPRE SEGURA!

Trabalhamos com as maiores seguradoras e reguladoras de sinistro no Brasil, Mercosul e Conesul.


Atuamos com diversos segmentos: seguro de carga, seguro carta azul, seguro ambiental, seguro de frota/veículos, seguro de vida e AP motoristas, seguro patrimonial.

Ligue agora e faça sua cotação.

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

 rodosul@rodosulseguros.com.br

 rodosulseguros.com.br

 [rodosul_seguros](https://www.instagram.com/rodosul_seguros)



Benefícios exclusivos
para associados



matéria principal

PESAGEM

ENCERRA O
TAS

S
TEM
EXIGÊNCIA
?

ESCANEAMENTO

PRESENCIA
DE
CARGA

#37 - O PRAZO DE VENCIMENTO DO TAS NÃO ATENDE A REALIDADE DA OPERAÇÃO SISTÊMICA DA RFB, ACONTECE QUE S VEZES SE ENCONTRA INOPERANTE O SISCOMEX, SARA, TC A RFB SABE DA SITUAÇÃO MESMO ASSIM DEMORA ATÉ 4h PARA DESBLOQUEAR O VEÍCULO GERANDO CUSTOS E TEMPOS ADICIONAIS. MESMO SENDO JUSTIFICAÇÃO ANTECIPADA O CAMINHÃO É BLOQUEADO.

#38 - NA IMPORTAÇÃO A PRESENCIA DE CARGA É REALIZADA EM LOTES, GERANDO DELAY NO PROCESSO. A NOITE AS DEMORAS SÃO MAIORES.

O Projeto de Gestão Coordenada de Fronteiras avaliou os processos fronteiriços em dez pontos específicos do Mercosul. A experiência envolveu o setor público e o privado. Os resultados deverão ser divulgados entre os meses de julho e agosto. A meta é agilizar e automatizar operações, bem como facilitar o comércio.

Projeto Gestão Coordenada de Fronteiras mapeia gargalos nas fronteiras



O projeto Gestão Coordenada de Fronteiras, uma minuciosa pesquisa conduzida pelo Instituto Procomex, cumpriu uma nova etapa de estudos dos gargalos de fronteiras no Mercosul. O trabalho foi contratado pelo Comitê Técnico nº2 do Mercosul, por meio de financiamento do Banco Mundial. Dez passagens de fronteira foram analisadas (veja quadro), sendo cinco delas de forma presencial, e outras cinco, no modo remoto.

Os consultores do Procomex empregaram uma metodologia de análise já aplicada em outras situações e ocasiões. O primeiro passo é reconhecer todos os possíveis fluxos de inspeção e controle pelos quais documentos e cargas podem passar nos eventos de exportação e importação, nos dois lados das fronteiras. Uma vez que estes processos sejam validados, tanto pelo setor público como pelo privado, são

identificados os gargalos do fluxo.

A partir do levantamento destes problemas, que a consultoria denominou de desafios a serem transpostos, realizaram-se encontros presenciais em três etapas: primeiro apenas com o setor privado, logo depois, só do setor público; e por fim, juntos, setor público e privado. As reuniões promoveram uma agenda positiva onde se busca encontrar soluções aos desafios (ou gargalos).

O objetivo deste trabalho é oferecer recomendações para agilizar e automatizar operações, facilitar o comércio e apoiar a implementação efetiva das melhores práticas e padrões internacionais em relação à gestão coordenada de fronteiras, em conformidade com o estipulado no Acordo de Facilitação de Comércio da OMC e outros instrumentos adotados por organismos internacionais, como o Marco SAFE da OMA.

Em Uruguiaiana

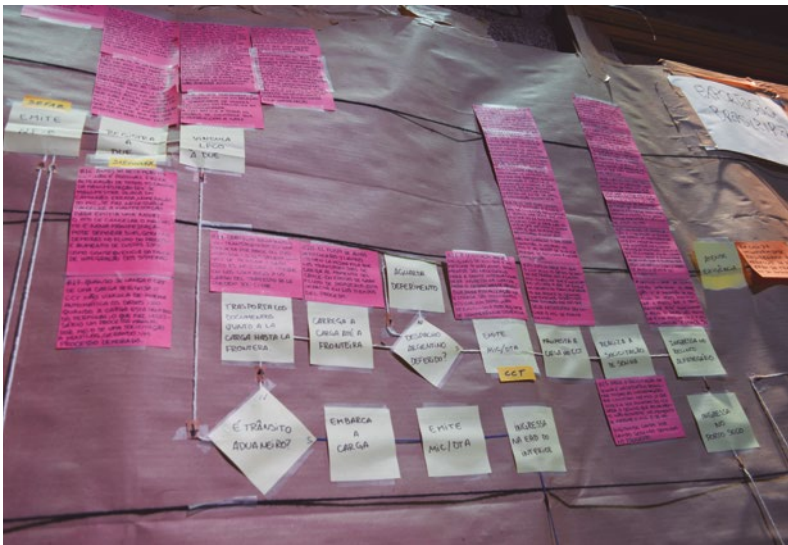
Das cinco fronteiras estudadas de forma presencial, o evento de Uruguiaiana, realizado entre os dias 24 e 26 de abril, foi o que reuniu maior público. Trata-se da fronteira pela qual passa o maior volume de comércio do Mercosul, com cerca de US\$ 8 bilhões/ano. Em quantidade de veículos, fica cerca de 10% abaixo do volume de trânsito da fronteira Foz do Iguaçu-Ciudad del Este.

A ABTI participou de todas as reuniões de análise do projeto desenvolvido pelo Procomex. Porém em Uruguiaiana, onde está sua sede, cumpriu o papel de anfitriã das atividades. Organizou as reuniões na casa de eventos Bento, um local apropriado ao trabalho, proporcionado todo o suporte para sua realização, servindo almoço aos participantes.

Reunião com o setor privado

Em 24 de abril, representando o setor privado, despachantes, agentes de carga, transportadores, operadores do comércio exterior e gestores dos terminais, ficaram frente a frente com os grandes painéis que desenharam os fluxogramas das cargas.

Os trabalhos de análise dos mapas foram intermediados pela equipe do Procomex, formada por Erika Medina Barrantes, consultora sênior, César Garcia Vázquez, coordenador de projetos e por Lucas Pocci, assistente de projetos. Erika Medina conduziu os encontros, estimulando o diálogo. Em essência, disse ela, o Procomex



Painéis com fluxogramas guiaram as análises

trabalha pela liberação do comércio exterior. E este foi o norte dos trabalhos em curso.

Sob o conceito de “gestão coordenada” foram registrados 76 desafios nos processos de Exportação Brasil-Importação Argentina. Já no sentido contrário, Exportação Argentina-Importação Brasil, estavam identificados 51 gargalos.

Procedimentos redundantes num cenário de integração de dados foram comentados pelos presentes, pois configuram retrabalhos que poderiam ser evitados. Foi possível observar que aspectos maiores da passagem de fronteira se mesclam com questões menores, porém o impacto de cada problema tem os mesmos efeitos no tempo despendido. Um fato notório é a falta de integração dos serviços migratórios, que ao serem dissociados dos procedimentos aduaneiros, fracionam ações e tomam tempo.

O Portal Único, recurso digital emblemático

Fronteiras estudadas	
Com mapeamento Presencial	Com mapeamento Virtual
Foz do Iguaçu - Ciudad del Este	Foz do Iguaçu (BR) – Iguazú (AR)
Chuí - Chuy	Clorinda (AR) – Puerto Falcón (PY)
Uruguiaiana - Paso de los Libres	Concordia (AR) – Salto (UY)
Gualedguaychu - Fray Bentos	Guaíra (BR) / Mundo Novo – Salto del Guairá (PY)
Posadas - Encarnación	Jaguarão (BR) – Rio Branco (UY)



Consultores do Instituto Procomex

do esforço público em qualificar seu trabalho, carece de sistemas de alerta aos fiscais, pois quando são feitas inclusões de documentos solicitados pela Receita Federal, é necessário simultaneamente enviar um *e-mail* para avisar de que houve uma movimentação, um atendimento.

Entre outras queixas, houve apontamento de arbitrariedades nas funções de fiscalização, sobretudo quanto aos horários de atendimento. Os operadores do setor privado sentem-se constrangidos em manifestar descontentamento. Pendências menores que são demandadas ao setor privado, em certos casos não são registradas no sistema, causando insegurança ao demandado.

No que tange aos terminais aduaneiros, o setor privado informou que a Multilog chega a demorar 40 minutos para liberar senhas de acesso. O setor privado também entende que a existência de apenas duas balanças no acesso ao terminal não é suficiente para atender ao fluxo de caminhões em determinados dias da semana. Já quanto ao Cotecar, em Paso de los Libres, os relatos de problemas vão desde a precariedade da infraestrutura para ingressar no terminal, os riscos de furtos menores nos caminhões, pois não há controle de acesso ao local, e há falta de segurança pública dentro do terminal. Já as balanças do terminal argentino não funcionam há muito tempo. As instalações do Cotecar são antigas e

mal conservadas, segundo os depoimentos da reunião.

Tal como no lado brasileiro, nos sistemas de fiscalização da Argentina existem procedimentos redundantes, fato ao qual se soma a falta de integração de dados. Em diversas situações os documentos, mesmo já disponíveis de forma digital, são solicitados também em papel, revelando uma obsolescência de controles.

A falta de previsibilidade pode ser uma síntese das manifestações do setor privado no primeiro dia de trabalho em Uruguiana. Ao final do encontro, Gladys Vinci, vice-presidente executiva da ABTI, frisou a importância dos estudos em curso nestes dias, pois segundo ela, as fronteiras não são o problema: “o processo precisa ser aperfeiçoado”, concluiu.

Reunião com o setor público

De acordo com a metodologia do estudo do Procomex, o segundo dia de análises reuniu os representantes do setor público dos dois países. O presidente da ABTI, Glademir Zanette, abriu o encontro destacando a importância deste trabalho, bem como da participação de todos os públicos envolvidos no processo de fronteira.

Exceto os representantes da área de imigração dos dois países, todas as demais instituições compareceram ao encontro, inclusive funcionários da área de TI, que são estratégicos nos esforços de converter o processo digital numa facilitação do trânsito aduaneiro.



Interatividade marcou os encontros

CONTINUA NA PÁGINA 24

A **CNT** SE MOVE, O BRASIL **AVANÇA**



Há sete décadas, a Confederação Nacional do Transporte impulsiona o desenvolvimento do transporte brasileiro. Além de defender os interesses do setor, a instituição atua junto aos poderes públicos para buscar melhorias, tanto na infraestrutura quanto na eficiência de suas operações

Por terra, trilhos, água ou ar, a CNT se move para fazer o Brasil prosperar, conectando passado, presente e futuro em uma história de desafios e superação.

A Confederação Nacional do Transporte celebra 70 anos de história e futuro



CNT 70
ANOS

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte



Condição visual dos fluxos estimulou o diálogo

Diante dos grandes mapas afixados nas paredes, Erika Medina abriu os trabalhos ressaltando que os fluxogramas ali desenhados representam um modelo holístico de se perceber o processo aduaneiro. A consultora solicitou aos presentes que disponibilizassem indicadores de desempenho que possuem, pois contribuirão bastante para o relatório final. “Como melhorar os processos é o nosso desafio”, sintetizou ela.

Dentre os entes de fiscalização presentes, destacaram-se as observações dos representantes da SENASA. Eles enfatizaram que os critérios de fiscalização sanitária da Argentina não são os mesmos do Brasil, sendo descabido estabelecer relação com o modo brasileiro de atuar nesta área. Novamente as questões da falta de estrutura do Cotecar ganharam cena. Desta vez,



Glademir Zanette, presidente da ABTI, destacou importância dos estudos

foi observado que o terminal conta apenas com um scanner para todas as cargas.

A falta de uma padronização nos horários da Receita Federal também foi pauta com o setor público. Wilsimar Garcia Junior, delegado do RFB em Uruguaiana, destacou a predisposição em melhorar processos, dentro da visão do projeto em estudo.

O setor público demonstrou atenção com as questões trazidas pelo setor privado como gargalos, contrapondo motivos que transcendem sua alçada de decisões, bem como aspectos normativos a serem atendidos.

Publico e privado juntos

O terceiro e último dia de trabalhos na fronteira Uruguaiana - Paso de los Libres teve como finalidade propor soluções. As reuniões foram acompanhadas pelos representantes do Comitê Técnico nº 2 do Mercosul, Adilson Valente (Brasil) e Maria Teresa Rivas (Argentina). Eles puderam avaliar o envolvimento do público com as questões em estudo.

As autoridades da Argentina reconheceram a falta de integração dos módulos de programas da Aduana Argentina, considerando buscar uma solução técnica. Outro aspecto levado em consideração pela representação argentina foi tornar os processos exclusivamente digitais, deixando de exigir material impresso de igual teor.

Ainda nas questões de fiscalização sanitária na Argentina, as incongruências apresentadas nos encontros foram admitidas, porém os representantes da SENASA declararam que dependem de um alinhamento a ser determinado por autoridades superiores. Segundo eles, as chefias sanitárias desconhecem a realidade da fronteira. Entre outros aspectos, foi admitida a necessidade de se implantar o certificado eletrônico para a área animal.

No lado brasileiro, as questões sanitárias também ganharam destaque pela falta de pessoal, bem como da baixa transparência de infor-



mações: o sistema digital tem de ser melhorado. A rastreabilidade do MAPA não é funcional, queixa-se o setor privado. Registrou-se ainda, que há situações em que é necessário preencher formulários que não têm propósitos objetivos.

Outra reflexão aberta trazida pelo setor privado é de que a despeito do amplo emprego de

ambientes digitais, há lentidão nas providências que poderiam liberar as cargas. Segundo o setor, as informações não são totalmente integradas nos sistemas, ocasionando dificuldades. Muitas vezes são situações que levam os caminhões a ficarem parados. Foi voz corrente a falta de integração dos serviços migratórios.

Relatório do Procomex indicará soluções com padrões internacionais

“Não devemos burocratizar a tecnologia, ou seja, não podemos simplesmente replicar processos existentes de forma digital”

O estudo realizado pelo Instituto Procomex visa oferecer recomendações para agilizar as operações, facilitar o comércio e apoiar a implementação efetiva das melhores práticas e padrões internacionais em relação à gestão coordenada de fronteiras nos países do Mercosul. Segundo Erika Medina, consultora senior do Procomex, para tanto foram realizados os mapeamentos com os atores públicos e

privados nos pontos de fronteira, com o intuito de identificar os principais gargalos e procurar soluções consensuadas que visem a facilitação e agilização dos processos. Segundo ela, o trabalho realizado para o diagnóstico das fronteiras de forma bilateral e conjunta trouxe, além de benefícios tangíveis, ganhos intangíveis. A possibilidade de expor os principais desafios e buscar soluções em conjunto, considerando as limita-

principal

ções e oportunidades existentes, gerou um intercâmbio de experiências e conhecimentos enriquecedores para todos os envolvidos, tanto do setor público, quanto do privado. Esse trabalho permitiu visualizar o processo de maneira holística e sistêmica, trazendo ao centro da análise a realidade específica deste contexto e valorizando os esforços realizados diariamente pelos atores do setor privado e servidores públicos.

“O projeto não apenas identificou e relatou problemas, mas também se concentrou em diagnosticar soluções viáveis, levando em conta o contexto mais amplo dos países e da região”, explica Medina. Para ela, assim, foi possível promover uma compreensão mais aprofundada e

procedimental, sistêmico, normativo e humano. Por tais razões, a consultoria contratada enfatiza que a gestão coordenada de fronteiras visa criar pontes de diálogo para um trabalho conjunto em todos os níveis entre os órgãos de controle nas fronteiras.

Percepção crítica do processo aduaneiro

Erika Medina analisa que, por vezes, falta observar o processo de forma holística para entender a visão dos outros atores, tanto do setor público quanto do privado. “O nosso trabalho nos pontos de fronteira, considerando quatro países (Argentina, Brasil, Uruguai e Paraguai) do projeto, era trazer os desafios à mesa para entender suas causas e procurar soluções conjuntas. A criação de um espaço de diálogo e troca permite gerar senso de pertencimento no processo de mudanças, já que todos os envolvidos vão ser proativos com a implementação das propostas de solução, tanto do setor público como do setor privado. Mas para ter crítica é necessário entender as raízes dos problemas e ter a visão dos atores que são impactados” explica a consultora. Ela exemplifica: um pequeno atraso em uma tarefa rotineira pode parecer insignificante, mas no setor privado, cada minuto conta e tem um impacto em termos de custo. Por isso, é fundamental reunir os atores para alcançar um entendimento global.

A digitalização da burocracia precisa ser evitada

Considerando que é uma realidade que no setor público há um desafio de recursos humanos, é correto inferir que a tecnologia pode ser utilizada a favor desta situação. Porém Medina ressalta duas questões fundamentais: “primeiro, não devemos burocratizar a tecnologia, ou seja, não podemos simplesmente replicar processos existentes de forma digital. É necessário repensar o que é relevante, pensar fora da caixa para



Erika Medina mediu análises nas reuniões de Uruguiana

integrada dos desafios fronteiriços e das oportunidades para melhorias contínuas, reforçando a cooperação e a eficiência na gestão das fronteiras do Mercosul.

Gestão integrada X gestão coordenada

De acordo com o Acordo de Recife, as Áreas de Controle Integrado são partes do território do país sede, incluindo as instalações onde o controle integrado é realizado por funcionários dos dois países. Em muitas dessas áreas, não existe uma coordenação completa em nível

trazer soluções inovadoras que simplifiquem as operações mantendo o controle e a segurança. Em segundo lugar, devemos trabalhar com dados e não documentos, o que está alinhado com a primeira questão. Repensar o processo requer muito esforço e visões conjuntas dos atores envolvidos para definir um redesenho que permita utilizar a tecnologia da melhor forma, atendendo realmente as necessidades dos processos e permitindo alocar a mão de obra onde realmente é crítica” conclui ela.

Autarquias mostram disposição em melhorar

Durante os estudos e os encontros presenciais, a consultoria do Instituto Procomex observou que o setor público presente nas reuniões

quer melhorar e entender as dores do setor privado, para encontrar soluções que facilitem o comércio, mantendo a segurança e o controle. A observação é de que o setor público também apresenta seus próprios desafios diários para ver como é possível melhorar e se dispõe a pensar em soluções para as oportunidades de melhoria apresentadas. Para a consultora Erika Medina, que conduziu as reuniões em Uruguiana, a dinâmica de ter atores tão diversos reunidos, permitiu pensar em soluções que talvez não surgiram no dia a dia. Na sua opinião, por isso esse tipo de interação foi tão valiosa para obter um conhecimento detalhado das situações na fronteira e aplicar de forma consensuada as soluções identificadas, avançando assertivamente na modernização dos processos e na verdadeira gestão coordenada das fronteiras.

Portal Siscomex trouxe avanços importantes

“O uso da tecnologia tem sido um fator chave na modernização e eficiência do comércio exterior brasileiro”

Nos últimos anos, o comércio exterior brasileiro tem experimentado uma significativa evolução, impulsionada pelo uso de tecnologia avançada. Uma das principais inovações é o Portal Único de Comércio Exterior, conhecido como Portal Siscomex, lançado pelo governo federal em 2014. Este portal centraliza todas as operações de exportação e importação em um único sistema integrado, permitindo maior eficiência, transparência e controle sobre os processos aduaneiros.

Esta é a constatação de Eduardo Simas, consultor em Comércio Exterior.

Segundo ele, para o transporte rodoviário

internacional, a adoção do Controle de Carga e Transporte (CCT) tem facilitado a logística e acelerado a liberação das cargas. Com a entrada dos veículos nas aduanas, a parametrização quase automática permite determinar o canal de exportação em menos de um minuto, aumentando significativamente a agilidade das operações.

Simas discorre que outros países da América do Sul adotam instrumentos idênticos: o Chile adota o SICEX, a Argentina o SINTIA, o Uruguai o LUCIA, a Bolívia o SUMA e o Paraguai o SOFIA. “Esses sistemas compartilham o objetivo de digitalizar e informatizar os processos de comércio exterior, proporcionando maior rapidez

principal

e eficiência tanto para transportadoras quanto para os governos, que conseguem planejar e executar fiscalizações de maneira mais eficaz”, analisa o consultor.

A modernização do portal Siscomex inclui a migração das operações de importação para a Declaração Única de Importação (DUIMP) no Portal Único, prevista para ser concluída até o final de 2025. Essa mudança reduzirá a burocracia e os custos, além de quase eliminar o uso de papel e permitir inspeções conjuntas por diferentes agentes governamentais.



Eduardo Simas constata empenho em melhorar processos

Simas completa reconhecendo que o uso da tecnologia tem sido um fator chave na modernização e eficiência do comércio exterior brasileiro, alinhando-o às melhores práticas internacionais e facilitando o fluxo de mercadorias de maneira mais rápida e segura.

Existe empenho pela melhoria dos processos

Simas se serve de uma metáfora para analisar os processos aduaneiros: “temos um Brasil e mil Receitas Federais”. Ele explica que no comércio internacional, cada ponto de fronteira possui

sua própria interpretação da legislação, o exercício do poder discricionário, mesmo que a lei seja única para todos.

O consultor pondera que apesar de algumas resistências, tanto dos órgãos públicos quanto dos privados, há disposição para superar esses desafios. As COLFAC - Comissões Locais de Facilitação do Comércio, junto com o Projeto de Gestão Coordenada de Fronteiras sob a coordenação do PROCOMEX, são essenciais para mapear os processos aduaneiros nas principais fronteiras do Brasil, bem como na Argentina e no Paraguai. Observou-se que, para o mesmo tipo de processo, cada ponto de fronteira apresenta diferentes exigências, muitas vezes justificadas pela adaptação às necessidades locais, embora a previsão legal seja a mesma para todas as aduanas.

Outro aspecto que Simas agrega ao tema é que a sinergia entre o setor público e o privado é fundamental para o desenvolvimento sustentável e a harmonização do comércio exterior. “Embora existam diferenças de opiniões e abordagens entre esses setores, o objetivo comum de promover melhorias e aprimoramentos prevalece”, sustenta ele.

A sinergia se concretiza através da colaboração entre o setor público e o privado, que permite a combinação de recursos, conhecimentos e experiências distintas, resultando em soluções mais eficazes e inovadoras. O setor público, com seu papel regulador e de criação de políticas, pode fornecer um ambiente estável e seguro para os negócios. Por outro lado, o setor privado, com sua agilidade e foco em eficiência, pode trazer inovação e dinamismo para o mercado.

De forma conclusiva, o consultor de Comércio Exterior diz que as discordâncias e pontos de vista distintos são naturais e, muitas vezes, benéficos, pois promovem o debate e a busca por soluções que atendam às necessidades de ambos os lados. Essas discussões podem levar a um entendimento mais profundo dos desafios e oportunidades, resultando em políticas e práticas mais robustas e bem disseminadas.

Estudo promove transparência e visão estratégica

Partindo da premissa de que não se pode melhorar o que não se conhece, a ABTI entende que o estudo contratado pelo CT-2 traz transparência ao processo de importação e exportação.

Para Gladys Vinci, vice-presidente executiva da Associação, muito se fala em agilização fronteiriça, mas poucos entendem o que efetivamente representa. Traduzir em dados, entender a abrangência, compreender que a fronteira é a solução e não o problema. Sua visão é de que as dificuldades enfrentadas diariamente provavelmente teriam uma influência menos negativa, se a percepção fosse mais ampla. “Deste estudo esperamos resultados, sensibilização, visão estratégica, transparência, conhecimento, pensar diferente, provocar a pensar com uma perspectiva de fora para dentro”, resumiu a executiva.

Um pouco além deste ciclo de estudos executados pelo Instituto Procomex, constata-se que o tempo de liberação de cargas não tem reduzido nos últimos anos. Gladys Vinci analisa que diversos fatores dão causa a esta situação. Segundo ela, o comércio exterior é intensamente mutante, adapta-se com muita facilidade às mudanças do mercado, que recebe as mais variadas influências locais, regionais, mundiais. E não se refere unicamente a questões políticas, econômicas e financeiras. Meio ambiente, temas sociais, culturais e de infraestrutura também devem ser levados em consideração.

A vice-presidente pondera: “nos acostumamos a reclamar, em vez de agir. A mudança necessita partir de nós. Todos somos responsáveis pelos tempos. O problema não está só na casa do vizinho. Todos têm espaço para melhorar. Somente a união e trabalho focado é que poderá resolver os tempos”.

“Deste estudo esperamos resultados, sensibilização, visão estratégica, transparência, conhecimento...”



Gladys Vinci sustenta que todos têm espaços para melhorar

A qualificação do processo aduaneiro

A ABTI tem participado em nível Mercosul de todas as atividades que buscam melhorar o transit time. Agora mesmo, nos estudos contratados pelo CT-2, participou de todos os encontros realizados. A Entidade observa que os órgãos aduaneiros que participam da OMA - Organização Mundial de Aduanas estão engajados nesta qualificação. Porém verifica que este mesmo entendimento necessita ainda fluir até as equipes que intervêm nas fronteiras. “É como em um planejamento estratégico. Para ser eficaz, necessita alocar recursos direcionando para as iniciativas com foco no principal objetivo. Só assim será sustentável a longo prazo”, completa a vice-presidente.



O crescimento do seu negócio está a um consórcio de distância!

Que tal aumentar a sua frota para tornar o seu transporte de cargas ainda mais eficaz? A **Fedrizzi Seguros** tem consórcios para veículos de cargas pesadas, que atendem às necessidades do seu negócio.

→ Parcelas reduzidas até a contemplação.

→ Possibilidade de contemplação por sorteio, lance fixo e lance livre.

→ Flexibilidade do uso do crédito.

→ E muito mais vantagens para sua empresa!

E o melhor: com a parceria da Porto Seguro.

Assim você tem mais confiança e credibilidade em dose dupla.

Saiba mais em:
fedrizziseguros.com.br



Entre em contato
com a gente!

☎ (54) 9 99243.9128
Fedrizzi (54) 2992.2000

FEDRIZZI
SEGUROS



tecnologia

Tecnologia 6G marcará uma nova era

Computação quântica entrará em cena nos próximos anos

Presentemente 90% do planeta está coberto por redes de celulares e rádio, ainda que apenas 50% da população mundial tenha acesso à internet, é o que destaca o engenheiro Paulo Rufino, doutor em 6G pela Aarhus University, da Dinamarca. Segundo ele, a tecnologia pode contribuir para mitigar a pobreza: “a preocupação sobre a tecnologia 6G permeia o desenvolvimento humano e sustentável das novas gerações da sociedade, sem esquecer da inclusão das gerações mais seniores. A ideia é que o 6G sirva a todos”, agrega.

O impacto da tecnologia 6G deverá ser muito maior que todas as fases anteriores (3, 4 e 5G), ultrapassando as barreiras do conhecimento. A previsão de sua chegada é em 2030. Segundo Ru-

fino, big techs como Google, IBM e Microsoft preparam-se para desenvolver computadores quânticos, disponíveis na nuvem, já que a computação clássica binária chegará a um gargalo, ocorrendo obstáculos para prosseguir.

A computação quântica possibilitará o alcance de valores

A velocidade 6G será 100 vezes maior do que o 5G

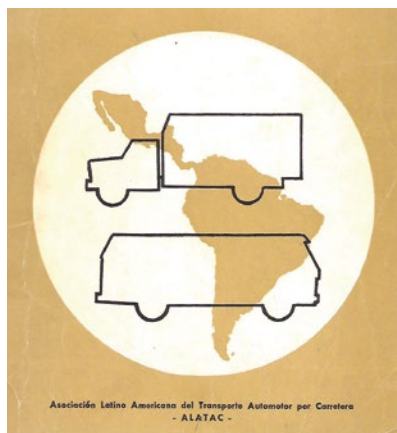
infinitamente maiores, em que os cálculos serão mais rápidos e mais potentes. Bilhões de equipamentos estarão interligados. A nova tecnologia trará novas possibilidades para o uso dos equipamentos que existirem. E esse novo conhecimento vai alterar para sempre a

forma como vemos as coisas. As operações poderão ser feitas à distância, empregado a IoT – Internet das Coisas, para controlar milimetricamente cada passo, por meio de uma rede celular. “A rede 6G causará mudanças radicais em todos os aspectos da relação do homem com a tecnologia” antevê Rufino.

Estudos realizados pela China Mobile, estatal chinesa de telecomunicações, e maior operadora de telefonia do mundo, estimam que a velocidade 6G será 100 vezes maior do que o 5G, e terá maior confiabilidade. Presentemente a China planeja implantar a nova tecnologia até 2030. Japão, Coreia do Sul e Estados Unidos também têm feito grandes investimentos para o desenvolvimento do 6G.

A fundação da **ALATAC**

A primeira entidade supranacional de transporte de cargas



Entre 1964 e 1966 os transportadores rodoviários de cargas argentinos e brasileiros vinham promovendo encontros para estreitar relacionamento e buscar alinhamento com vistas a implantar o Transporte Rodoviário porta-a-porta entre os países. Os empresários uruguaios logo depois se engajaram neste objetivo.

Um dos movimentos mais importantes neste sentido foi o estabelecimento do objetivo de criar um organismo regional dos empresários de transporte automotor internacional.

Entre 09 a 11 de maio de 1966, na sede da ALALC, em Montevidéu, entidades nacionais do Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai reuniram-se para ratificar o projeto de constituição da Associação Latino-americana de Transporte. Representaram o Brasil neste evento o presidente do SETCERGS – Sindicato das Empresas de Transporte no Estado do RS, Edgar Hony, o presidente da NTC, Orlando Monteiro, e também pela NTC, Bernardo Weinert, que em 1973 fundaria a ABTI. A ata do encontro, ocorrido na capital uruguaia, definiu que a dele-

gação argentina se incumbiria de organizar uma conferência em Buenos Aires, no prazo de 60 dias, para que fosse definitivamente criada a Associação dos Transportadores. A ALALC apoiou a iniciativa desde o seu início, evidenciando compreender o potencial de integração econômica que o modal rodoviário poderia aportar.

Em 28 de novembro de 1966, no Automóvel Clube Argentino, em Buenos Aires teve início a Conferência Latino-americana de Transporte Automotor por Rodovias. Participou do conclave 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.

Assim fundam a Associação Latino-americana de Transporte Automotor por Carreteras - ALATAC. E o protagonismo brasileiro plas-mou-se pela indicação de Wander Soares (Transportadora Coral) como secretário geral da Entidade. O Estatuto da Associação demonstrava ser aquele um tempo de ruptura de referências. Em seu item II sustentou que a integração econômica da América demandava um adequado sistema de transporte como instrumento indispensável para o desenvolvimento econômico interno de cada país e de intercâmbio de produtos no comércio internacional.

Rogélio Cavalieri Iribarne, empresário argentino que no ano seguinte fundaria a FADEEAC, secretariou a Conferência de criação da ALATAC. Ele declarou que estava universalmente demonstrado que só tráfego “porta-a-porta” era eficien-

te e prático, pois em seu conjunto era mais econômico, seja qual fosse a distância. A Entidade definiu ter sede itinerante anual, sempre acompanhando o país do secretário geral. Em outubro de 1967 a ALALC reconheceu a ALATAC como associação privada que poderia ser convidada a participar com voz nas reuniões técnicas relacionadas ao transporte.

A fundação da Associação revestiu-se de grande significado para aqueles tempos. Cada país envolvido já possuía agremiações empresariais, porém todas com o peso de representação nacional, pois o segmento internacional até então não havia se configurado. A partir da ALATAC, que congregava os segmentos de carga e passageiros, de cima para baixo, cria-se um novo espaço associativo.

Em 1970, quatro anos após sua constituição, Wander Soares, primeiro secretário geral, ao fazer um balanço das atividades da Associação sob sua liderança, contabilizava o reconhecimento internacional dela em organismos como a ALALC, a ONU-Organização das Nações Unidas, a CEPAL-Comissão Econômica para a América Latina, o BID- Banco Interamericano para o Desenvolvimento e a OEA - Organização dos Estados Americanos.

A precursora ALATAC abriu os caminhos para que o setor empresarial tivesse representação formal nas reuniões de ministros de transportes nas décadas de 1970 e 1980. Porém a criação das entidades de transporte internacional de cargas em cada país, provocou seu esvaziamento gradativo, tornando-a uma associação com um perfil mais institucional.

Assunção sediou 65ª Reunião do SGT-5

Sob a presidência pró-tempore do Paraguai, Assunção sediou de 18 a 20 de junho a 65ª Reunião do Subgrupo Nº5 do Mercosul.

O Conselho Empresarial de Transporte Rodoviário de Cargas do Mercosul e Chile - CONDESUL, tal como faz em todas as reuniões, expressou suas demandas por escrito.

Seu posicionamento foi item da pauta da plenária. O reiterado tema de pesos e dimensões teve destaque. Foi novamente solicitada a revisão de normativas defasadas, destacando a Resolução GMC 65/2008, que define Pesos e Dimensões para o transporte no Mercosul e as normativas que definem o Acesso à Profissão de Transportador (Resolução GMC 58/1994 e Resolução GMC 15/2006).

A Guarda e Custódia, prática arrecadatória adotada exclusivamente pela Argentina, voltou a ser criticada pelo setor empresarial, visto que, além de reter veículos, é dissonante com o modelo de fiscalização no Mercosul e nos países signatários do ATIT.

O Condesul igualmente solicitou que se conclua a intermodalização por parte do Paraguai, do acordo para a facilitação do transporte de produtos perigosos no Mercosul. Ao longo da reunião



Relatório preliminar do estudo de Gestão Coordenada de Fronteiras

O Instituto Procomex trouxe à reunião do SGT-5 informações sobre o andamento dos estudos, cujo documento final deve ser divulgado entre julho e agosto. Segundo o relato,

dois pontos são marcantes. O primeiro é a falta de infraestrutura em pontos de fronteira, combinado com procedimentos inadequados. E o segundo aspecto são controles ainda realizados tendo o papel como base. Conforme o Procomex, ambos provocam gargalos.

A digitalização de todos os processos relacionados ao transporte, aduanas e fiscalização perpassou os debates sobre como atingir os objetivos de facilitação, contando ainda com a integração de plataformas de integração.

Ao final, houve o reconhecimento da importância do estudo como instrumento de aumentar o nível de eficiência e competitividade do comércio transfronteiriço no Mercosul.

A ABTI esteve representada na reunião por seu 2º vice-presidente de Gestão Coordenada de Fronteiras, Danilo Guedes e pela vice-presidente Executiva, Gladys Vinci.

do SGT-5 soube-se que o processo aguarda somente a sanção do presidente.

Também foram repetidas as demandas de redução de multas e fim de taxas assimétricas. Desde 2019 a pauta da diminuição do valor das multas tem o apoio do ATIT, havendo uma solicitação aos coordenadores nacionais para que coloquem em vigência. Na mesma linha de custos abusivos, a taxa migratória cobrada na Argentina, assimétrica, voltou a ser questionada.

Assinatura Digital

Acordos bilaterais têm consagrado o uso de assinatura digital em documentos. Porém ainda não há uniformidade neste tipo de procedimento no Mercosul. Frente à crescente utilização, o Uruguai quer conhecer avaliar sua aplicação e estudará adesão a esta modalidade que simplifica formalidades, documentos e regulamentos.

Relações Comerciais entre Brasil e Uruguai em 2023

Este relatório sobre o comércio bilateral entre Brasil e Uruguai em 2023 foi produzido por Caio Martins Lo Brex Santana, auditor-fiscal da Receita Federal do Brasil, com o propósito de oferecer uma visão holística e profundamente analítica das relações comerciais entre os dois países. A seguir apresentamos alguns dos aspectos levantados em sua pesquisa. Santana teve como fonte o MDIC - Plataforma Comexstat do Ministério de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

Participação dos Estados nas importações e exportações com o Uruguai	
Importações	
1. Rio Grande do Sul	19.05%
2. Santa Catarina	17.73%
3. São Paulo	16.15%
Exportações	
1. São Paulo	26.57%
2. Rio Grande do Sul	17.13%
3. Paraná	13.63%

A relação comercial entre Brasil e Uruguai apresenta um amplo leque de produtos, predominando produtos categorizados como “Outros”, o que sugere uma diversidade de bens menos comuns ou especializados. Enquanto as exportações são predominantemente de produtos industrializados e commodities, as importações incluem significativamente insumos agrícolas e alguns industrializados.

Ano passado 88.907 caminhões cruzaram as fronteiras destes dois países. O Uruguai representou 14,43% da atividade de transporte rodoviário de cargas internacionais no Mercosul



Dez Principais Produtos Importados e Exportados do Uruguai em 2023 (Valor FOB)	
Importações	
1. Malte não torrado	14.83%
2. Leite integral em pó	13.93%
3. Trigos e misturas com centeio:	9.14%
4. Veículos com motor diesel	6.73%
5. Artigos semelhantes para transporte ou embalagens de plástico	6.69%
6. Arroz semibranqueado ou branqueado	5.95%
7. Misturas alimentícias de grãos	3.63%
8. Preparações para elaboração de bebidas	2.86%
9. Chassis com motor diesel	2.29%
10. Carnes desossadas de bovino congeladas	2.05%
Exportações	
1. Minérios de ferro e seus concentrados	7.02%
2. Óleos brutos de petróleo	6.66%
3. Veículos com motor a explosão para transporte de mercadorias	4.43%
4. Automóveis com motor de explosão	4.42%
5. Outras carnes de suíno congeladas	3.46%
6. Carnes desossadas de bovino frescas ou refrigeradas	3.46%
7. Energia elétrica	3.04%
8. Outros tipos de mate	2.01%
9. Automóveis com motor explosão de cilindrada superior a 3000 cm³	1.68%
10. Soja	1.60%

Seguro cobre riscos aduaneiros na Argentina

No cenário do comércio internacional, as empresas de transporte enfrentam desafios complexos ao transitar com mercadorias pela Argentina. O Código Aduaneiro Argentino impõe regras rigorosas que podem levar a consequências financeiras e legais graves em caso de roubo ou perda de mercadorias. Para oferecer uma solução robusta, lançamos uma nova apólice de seguros que cobre os riscos associados aos artigos 310, 311, 312 e 313 do Código Aduaneiro Argentino. A emissão desta apólice é 100% online e imediata, proporcionando facilidade e segurança através da plataforma Buoh.app.

Cobertura da Apólice

Nossa apólice foi desenvolvida para oferecer proteção abrangente contra as consequências tributárias e legais decorrentes de incidentes durante o trânsito de mercadorias pelo território Argentino

Cobertura por Faltas de Mercadoria (Artigo 310):

Se mercadorias sob o regime de trânsito de importação forem roubadas ou perdidas e não chegarem ao destino final, presume-se que foram importadas para consumo. Nossa apólice cobre as obrigações tributárias resultantes dessa presunção, aliviando as empresas de transporte das penalidades fiscais adicionais.

Responsabilidade do Transportista (Artigo 312):

O artigo 312 determina que o transportista é o principal responsável pelas obrigações tributárias, com os carregadores e beneficiários do regime de trânsito sendo responsáveis de forma solidária. Nossa apólice cobre essas obrigações, garantindo que as empresas de transporte não sejam sobrecarregadas com pagamentos que possam afetar suas operações e finanças.

Cobertura por Sanções e Ilícitos (Artigo 313):

Além da cobertura tributária, nossa apólice também cobre sanções e responsabilidades por ilícitos associados ao não cumprimento dos requisitos aduaneiros, conforme o artigo 313. Isso inclui multas e outras penalidades impostas pelas autoridades argentinas, proporcionando uma camada adicional de proteção contra consequências legais adversas.

Sistema de Emissão Online

Para facilitar a adesão, desenvolvemos um sistema de emissão totalmente online, que é rápido, seguro e acessível através da plataforma Buoh.app. Com apenas alguns dados básicos, a apólice é emitida instantaneamente, oferecendo cobertura imediata. Veja como funciona:

As empresas de transporte podem iniciar o processo inserindo alguns dados básicos em nosso formulário online, disponível 24 horas por dia na Buoh.app.

Após o preenchimento dos dados, a cotação é gerada imediatamente, e a apólice é emitida no mesmo momento. Isso garante que as empresas obtenham cobertura sem demora, adaptada às suas necessidades específicas.

Com a emissão da apólice, a cobertura entra em vigor instantaneamente, proporcionando proteção imediata contra os riscos aduaneiros descritos

Acesso Facilitado

Para tornar o processo ainda mais fácil, estamos colaborando com a Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI). Em breve, um banner na página da ABTI (abti.com.br) permitirá que as empresas acessem diretamente a Buoh.app com um único clique, simplificando ainda mais a emissão da apólice.

Conclusão

Nossa nova apólice de seguros oferece uma solução robusta e eficaz para empresas de transporte operando na Argentina. Com cobertura abrangente contra riscos aduaneiros e um processo de emissão 100% online que fornece proteção imediata, as empresas podem operar com tranquilidade, sabendo que estão protegidas contra as complexidades e imprevistos do trânsito de mercadorias pela Argentina.



Ministério do Planejamento define cinco rotas de integração na América do Sul

O Decreto Nº 12.034 de 29 de maio passado implantou a Comissão Interministerial para a Infraestrutura e Planejamento da Integração da América do Sul. Ela é composta por doze ministérios, sob a coordenação do Ministério do Planejamento e Orçamento. O tema ganhou espaço na agenda do governo federal durante o ano passado. Em março deste ano, o projeto de Integração Sul-Americana foi debatido numa reunião em Punta Cana, na República Dominicana, com a participação de outros sete países sul-americanos.

As possíveis rotas ligando o Brasil aos demais países, até o Pacífico, há muitos anos vêm sendo conjecturadas, porém sempre em episódios isolados. Presentemente a maior mobilização entre as cinco rotas é em torno da quatro, que liga Campo Grande/MS a Iquique/CHI, um porto no norte do país. O percurso é de 3.320 km, passando pelo Paraguai e o norte da Argentina. Autoridades regionais apostam que o percurso estará totalmente pronto até 2026. Em novembro



Estudos do túnel na Cordilheira dos Andes têm mostra pública em San Juan/AR



Monumento à rota quatro em Campo Grande/MS

passado um comboio de 35 veículos realizou a terceira expedição nesta rota. O corredor tem nome e monumento. Chama-se RILA- Rota de Integração Latino-Americana. O monumento RILA foi inaugurado em 14 de setembro de 2023, na cidade de Campo Grande.

O vice-governador do Mato Grosso do Sul, José Carlos Barbosa, esteve presente na inauguração do monumento e destacou a importância dele para a consolidação de Campo Grande em meio a RILA.

“Esse monumento é a consolidação de Campo Grande não apenas como a capital de todos os sul-mato-grossenses, mas também se consolidando como a capital da Rota Bioceânica”, declarou.

O governo federal denomina esta rota de Bioceânica de Capricórnio, e contempla alternativas atravessando o Paraná, até o porto de Paranaguá. O percurso dos sul-mato-grossenses considera a infraestrutura rodoviária de São

Paulo, até o porto de Santos.

A construção da ponte sobre o Rio Paraguai, entre os municípios de Porto Murtinho, no Mato Grosso do Sul, e Carmelo Peralta, no Paraguai, é decisiva para a viabilização da rota quatro. A obra está 53% concluída e deve ser entregue em julho de 2025.

Também é necessário pavimentar um trecho de aproximadamente 250 km na região do Chaco, no Pantanal paraguaio, que atualmente é de terra.

Em suas variáveis, estas rotas atendem a economia do centro do Brasil, onde há grande concentração de indústrias e produção de grãos e proteína animal.

A perspectiva maior das rotas de integração quatro e cinco é estabelecer uma conexão terrestre com o Pacífico, encurtando em oito mil km o percurso até a Ásia, além de ganhar 15 dias na logística até o Oriente. A navegação marítima não precisaria contornar o sul

da América, ou a África, ou ainda, usar o canal do Panamá.

No Rio Grande do Sul, a rota número cinco hiberna

Há cerca de 20 anos, e possivelmente de forma pioneira, se desenhou uma rota bioceânica tendo como referência a capital do RS, Porto Alegre, e a cidade de Co-

quimbo, no litoral chileno. O trajeto é de 2,4 mil km. Muitos comitês e até congressos se realizaram para alavancar a proposta. A malha rodoviária esta toda completa, porém o grande desafio é a construção de um túnel de 13,9 km na Cordilheira dos Andes. O projeto desta obra existe, mas não foram destinados recursos para sua execução. Na cidade argentina de San Juan tem

um espaço no Centro Cívico que apresenta os estudos do túnel, tem fotos simuladas e uma maquete do empreendimento.

Esta rota tem como vantagem o emprego de rodovias, travessias e portos alfandegados já consagrados pelo transporte rodoviário internacional de cargas. Mas a construção do túnel tem um custo estimado de US\$ 3,25 bilhões.

mercado

Scania alcança a marca de meio milhão de caminhões produzidos no Brasil

Presente no Brasil desde 1957, a Scania bateu o marco histórico de 500 mil caminhões fabricados no país. Atualmente a montadora sueca conta com uma unidade de produção em São Bernardo do Campo (SP), com capacidade anual de 30 mil veículos e quase 6 mil colaboradores.

“Dobramos o nosso tamanho nos últimos 20 anos, seguindo em uma jornada de investimento contínuo, em clara demonstração da importância do mercado brasileiro para a Scania”, diz Christopher Podgorski, presidente e CEO da Operação Industrial da Scania para América Latina. “Neste período fomos bem-sucedidos porque provamos qualidade em nossa oferta de valor, responsabilidade na forma que fazemos negócios e, claro, porque construímos relações de confiança com nossos colaboradores, clientes, fornecedores e sociedade”, completa. “O número 500 mil é emblemático e traduz uma trajetória de dedicação de muitas pessoas.”

Abrigando a primeira planta da Scania fora da Europa, o Brasil se tornou também um hub industrial de exportação. Cinquenta e dois países já receberam produtos a partir do Porto de Santos (SP).

A maior e mais recente mudança no processo produtivo e instalações aconteceu em 2018 com a introdução da Nova Geração de Caminhões Scania. “Trabalhamos em um sistema global de produção, isso significa que um Scania é um Scania em qualquer lugar do mundo. Dois anos após lançado na Europa, implantamos a mesma linha em



São Bernardo do Campo”. Esse é um dos motivos que a montadora consegue exportar seus produtos. Atualmente são 30 mercados, sendo liderados pelo México, Chile, Argentina e África do Sul.

No caminho para substituição de tecnologias capazes de descarbonizar o ecossistema de transporte e logística nos últimos anos, a montadora apostou na solução do gás e no biometano, além disso, entregou uma fábrica de trem de força totalmente renovada em 2023. “Podemos dizer que oferecemos soluções completas em logística sustentável, guiados pelas tendências da indústria e da sociedade, pela busca constante por qualidade e eficiência, sempre antecipando às necessidades dos clientes”, afirma Podgorski.

informações

Horários das operações aduaneiras nas principais fronteiras

Cidade	Órgãos de controle	Dias úteis	Final de semana	Mapa	Anvisa
Chuí (RS)	Receita Federal	8h às 18h			
Jaguarão (RS)	Concessionária Multilog	7h às 19h Entrada de veículos 24h	Entrada de veículos 24h	8h às 12h e das 14h às 18h	
	Receita Federal	9h30 às 12h e das 14h às 18h			
Aceguá (RS)	Receita Federal	9h às 19h		Por demanda	
Sant'Ana do Livramento (RS)	Concessionária Multilog	6h às 24h Administrativo: 8h às 18h48		8h às 12h e das 13h30 às 17h30	
	Receita Federal	8h às 20h			
Quaraí (RS)	Receita Federal	8h às 12h			
Barra do Quaraí (RS)	Receita Federal	8h às 20h	8h às 20h		
Uruguiana (RS)	Concessionária Multilog	7h às 20h30min (exportação) e das 7h às 23h (importação)	Nos sábados das 7h40 às 18h (exportação) e das 7h às 21h (importação)	8h às 12h e das 14h às 18h30	8h às 12h e das 14h às 18h
	Receita Federal	8h às 18h	sábados das 8h às 12h		
	TA BR 290	8h às 21h	sábados das 8h às 21h domingo sem expediente		
Itaqui (RS)	Receita Federal	8h às 11h e das 14h às 17	sábados das 8h às 18h		
São Borja (RS)	Concessionária MERCOVIA	8h às 20h	sábados das 8h às 18h	8h às 18h e aos sábados das 8h às 12h	8h às 18h
	Receita Federal	8h às 18h	sábados das 8h às 18h		
Porto Xavier (RS)	Receita Federal	8h15 às 11h30 e das 14h15 às 17h30	9h15 às 10h30 e das 16h15 às 17h30		
Porto Mauá (RS)	Receita Federal	8h às 11h15 e das 14h às 17h30			
Dionísio Cerqueira (SC)	Concessionária Multilog	7h às 19h48 Administrativo: 8h às 18h48	Aduaneiro: 8h às 12h (sá- bado) Portaria de veículos: 7h às 19h	8h às 12h e das 13h30 às 17h30	8h às 12h
	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h			
	PFA - antiga ACI Cargas	7h às 19h	7h às 19h		
Foz do Iguaçu (PR)	Concessionária Multilog	Atendimento 24h	7h às 13h	8h às 12h e das 14h às 17h30	8h às 12h e das 13h às 17h
	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h			
Santa Helena (PR)	Porto de Santa Helena	7h às 19h		8h às 12h e das 13h30 às 17h30	
	Receita Federal	7h às 19h			
Guaíra (PR)	Porto Sete Quedas	8h às 18h			
	Receita Federal	8h às 18h30min			
Corumbá (MS)	AGESA	7h30 às 12h e das 13h30 às 18h	Sábados por demanda		
	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 Permissãoária	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	Walmir Machado	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
Dionísio Cerqueira-SC/Bernardo de Irigoyen-AR			
Multilog	Christian Sarate	Importação e Exportação	(49) 3027-7171

* Desde a pandemia, a exportação argentina retornou ao sistema de cabeceiras duplas

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	Autorizado	Item 2.4 da Reunião Bilateral realizada em 2017
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

SEGURO RESP. CIVIL DANOS a TERCEIROS NÃO TRANSPORTADOS: deverá ser contratado pela transportadora permissionária

SEGURO RESP. CIVIL DANOS a CARGA TRANSPORTADA: deverá ser contratado pela transportadora emissora do CRT

Intercâmbio de tração

Transporte entre Brasil e	Mesma bandeira	Cruzamento de bandeira	Reunião bilateral
Argentina ¹	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 ¹	Autorizado	Não autorizado	Reunião Bilateral Extraordinária BR-UY de 05/11/2014
Chile ²	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

1 - A permissionária de qualquer um dos veículos (CT ou SR) deverá ser a mesma emissora do CRT. Porém, na operação, só poderá ter duas transportadoras envolvidas.

2 - Além da condição acima, a cia de seguros do RCTR- DI (danos a terceiros não transportados) deverá ser a mesma seguradora.

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 necessário quando da saída do território brasileiro);
- Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV) vigente;
- Licença originária para cada ligação (país) emitidos pela ANTT;
- Licenças complementares de acordo com as ligações que a transportadora (e veículo) possui.

DOCUMENTOS DA CARGA

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

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


TAMBÉM É NECESSÁRIO O PORTE DE:


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

fluxo do TRIC

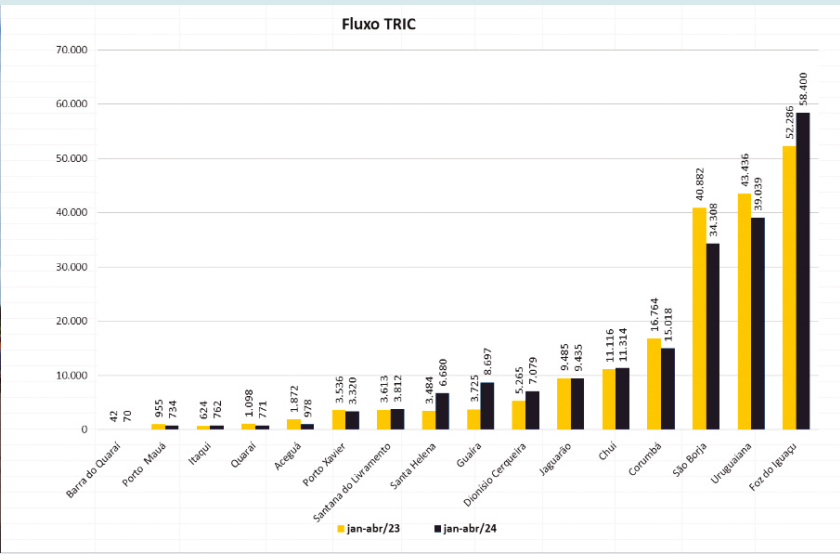
Fluxo de exportações para Argentina cai 18% nos primeiros quatro meses de 2024

Em contrapartida, cresceu 26% para o Paraguai

 ABTI <small>Associação Brasileira de Transportadores Internacionais</small>				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-abr 2023	jan-abr 2024	Δ	mar 2024	abr 2024	Δ	abr 2023	abr 2024	Δ	mai/2022 abr/2023	mai/2023 abr/2024	Δ
Itaqui	Alvear	AR	Importação	603	500	-17,08%	145	95	-34,48%	173	95	-45,09%	2.389	1.279	-46,46%
			Exportação	21	262	0,00%	56	59	5,36%	0	59	0,00%	201	376	87,06%
			Total	624	762	22,12%	201	154	-23,38%	173	154	-10,98%	2.590	1.655	-36,10%
			Impo vazio	182	4	-97,80%	2	0	-100,00%	101	0	-100,00%	204	17	-91,67%
			Expo vazio	232	353	52,16%	84	60	-28,57%	4	60	0,00%	606	717	18,32%
São Borja	Santo Tomé	AR	Importação	17.515	15.070	-13,96%	4.811	4.435	-7,82%	4.864	4.435	-8,82%	49.376	45.932	-6,98%
			Exportação	23.367	19.238	-17,67%	5.323	5.253	-1,32%	5.870	5.253	-10,51%	79.823	67.849	-15,00%
			Total	40.882	34.308	-16,08%	10.134	9.688	-4,40%	10.734	9.688	-9,74%	129.199	113.781	-11,93%
			Impo vazio	1.033	467	-54,79%	122	120	-1,64%	327	120	-63,30%	4.215	3.056	-27,50%
			Expo vazio	413	310	-24,94%	81	61	-24,69%	80	61	-23,75%	1.313	1.140	-13,18%
Porto Xavier	San Javier	AR	Importação	2.379	2.886	21,31%	680	754	10,88%	545	754	38,35%	9.118	7.980	-12,48%
			Exportação	1.157	434	-62,49%	73	156	113,70%	321	156	-51,40%	3.900	2.542	-34,82%
			Total	3.536	3.320	-6,11%	753	910	20,85%	866	910	5,08%	13.018	10.522	-19,17%
D. Cerqueira	B. de Irigoyen	AR	Importação	2.081	4.655	123,69%	874	1.034	18,31%	521	1.034	98,46%	7.173	9.081	26,60%
			Exportação	3.184	2.424	-23,87%	622	684	9,97%	868	684	-21,20%	11.511	8.345	-27,50%
			Total	5.265	7.079	34,45%	1.496	1.718	14,84%	1.389	1.718	23,69%	18.684	17.426	-6,73%
Uruguiana	P. de los Libres	AR	Importação	12.594	13.078	3,84%	3.676	3.641	-0,95%	3.161	3.641	15,19%	44.916	42.544	-5,28%
			Exportação	30.842	25.961	-15,83%	6.269	7.261	15,82%	8.237	7.261	-11,85%	101.748	85.237	-16,23%
			Total	43.436	39.039	-10,12%	9.945	10.902	9,62%	11.398	10.902	-4,35%	146.664	127.781	-12,88%
			Impo vazio	26.453	16.358	-38,16%	4.048	3.683	-9,02%	7.450	3.683	-50,56%	89.582	67.947	-24,15%
			Expo vazio	7.070	6.383	-9,72%	1.541	1.921	24,66%	1.617	1.921	18,80%	19.048	19.471	2,22%
Porto Mauá	Alba Posse	AR	Importação	2	1	0,00%	0	1	0,00%	0	1	0,00%	4	2	-50,00%
			Exportação	953	733	-23,08%	200	233	16,50%	195	233	19,49%	2.722	1.992	-26,82%
			Total	955	734	-23,14%	200	234	17,00%	195	234	20,00%	2.726	1.994	-26,85%
Foz do Iguaçu	Puerto Iguazu	AR	Imp.PTN	9.144	12.050	31,78%	3.294	3.868	17,43%	2.349	3.868	64,67%	29.133	32.812	12,63%
			Exp.PTN	3.717	2.967	-20,18%	711	735	3,38%	827	735	-11,12%	14.152	10.855	-23,30%
			Total	12.861	15.017	16,76%	4.005	4.603	14,93%	3.176	4.603	44,93%	43.285	43.667	0,88%
Foz do Iguaçu	Ciudad del Este	PY	Imp.PIA	7.979	10.342	29,62%	2.553	2.731	6,97%	1.928	2.731	41,65%	29.909	28.854	-3,53%
			Exp.PIA	21.755	23.428	7,69%	5.685	6.280	10,47%	4.985	6.280	25,98%	70.762	76.791	8,52%
Foz do Iguaçu	P. Iguazu/C. del Este	PY	Imp.OPN.PIA	9.691	9.613	-0,80%	1.443	2.626	81,98%	1.087	2.626	141,58%	49.798	32.892	-33,95%
			Total	39.425	43.383	10,04%	9.681	11.637	20,20%	8.000	11.637	45,46%	150.469	138.537	-7,93%
		AR/PY	Total PIA+PTN	52.286	58.400	11,69%	13.686	16.240	18,66%	11.176	16.240	45,31%	193.754	182.204	-5,96%
Santa Helena	Porto Índio	PY	Importação	3.202	6.459	101,72%	1.185	2.185	84,39%	111	2.185	0,00%	21.788	17.680	-18,85%
			Exportação	282	221	-21,63%	20	30	50,00%	18	30	66,67%	581	908	56,28%
			Total	3.484	6.680	91,73%	1.205	2.215	83,82%	129	2.215	0,00%	22.369	18.588	-16,90%







<div><div></div><div>ABTI Associação Brasileira de Transportadores Internacionais</div></div>				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-abr 2023	jan-abr 2024	Δ	mar 2024	abr 2024	Δ	abr 2023	abr 2024	Δ	mai/2022 abr/2023	mai/2023 abr/2024	Δ
Guairá	Salto del Guairá	PY	Importação	3.403	8.137	139,11%	1.738	2.456	41,31%	357	2.456	%	20.152	17.612	-12,60%
			Exportação	322	560	73,91%	132	127	-3,79%	66	127	92,42%	1.586	1.565	-1,32%
			Total	3.725	8.697	133,48%	1.870	2.583	38,13%	423	2.583	%	21.738	19.177	-11,78%
Aceguá	Acegua	UY	Importação	1.066	481	-54,88%	120	95	-20,83%	445	95	-78,65%	3.421	2.851	-16,66%
			Exportação	806	497	-38,34%	55	60	9,09%	205	60	-70,73%	2.440	1.998	-18,11%
			Total	1.872	978	-47,76%	175	155	-11,43%	650	155	-76,15%	5.861	4.849	-17,27%
Barra do Quaraí	Bella Unión	UY	Importação	3	0	0,00%	0	0	0,00%	1	0	0,00%	43	0	-100,00%
			Exportação	39	70	79,49%	6	54	0,00%	24	54	125,00%	343	873	154,52%
			Total	42	70	66,67%	6	54	0,00%	25	54	116,00%	386	873	126,17%
			Impo vazio	76	132	73,68%	27	69	155,56%	31	69	122,58%	463	1.039	124,41%
			Expo vazio	151	95	-37,09%	15	10	-33,33%	10	10	0,00%	517	489	-5,42%
Chuí	Chuy	UY	Importação	2.442	2.367	-3,07%	605	562	-7,11%	516	562	8,91%	7.752	7.092	-8,51%
			Exportação	8.674	8.947	3,15%	2.174	2.599	19,55%	1.907	2.599	36,29%	28.716	28.242	-1,65%
			Total	11.116	11.314	1,78%	2.779	3.161	13,75%	2.423	3.161	30,46%	36.468	35.334	-3,11%
Jaguarão	Rio Branco	UY	Importação	4.187	4.088	-2,36%	938	939	0,11%	902	939	4,10%	14.068	15.541	10,47%
			Exportação	5.298	5.347	0,92%	1.303	1.619	24,25%	1.190	1.619	36,05%	17.745	17.696	-0,28%
			Total	9.485	9.435	-0,53%	2.241	2.558	14,15%	2.092	2.558	22,28%	31.813	33.237	4,48%
Quaraí	Artigas	UY	Importação	998	687	-31,16%	81	81	0,00%	137	81	-40,88%	2.382	2.263	-5,00%
			Exportação	100	84	-16,00%	16	32	100,00%	22	32	45,45%	300	268	-10,67%
			Total	1.098	771	-29,78%	97	113	16,49%	159	113	-28,93%	2.682	2.531	-5,63%
			Impo vazio	78	45	-42,31%	5	18	260,00%	16	18	12,50%	190	209	10,00%
			Expo vazio	724	563	-22,24%	53	57	7,55%	96	57	-40,63%	1.713	1.626	-5,08%
Santana do Livramento	Rivera	UY	Importação	1.441	1.662	15,34%	376	453	20,48%	353	453	28,33%	4.256	4.929	15,81%
			Exportação	2.172	2.150	-1,01%	476	653	37,18%	475	653	37,47%	7.601	6.608	-13,06%
			Total	3.613	3.812	5,51%	852	1.106	29,81%	828	1.106	33,57%	11.857	11.537	-2,70%
Corumbá	Puerto Suarez	BO	Importação	4.550	6.025	32,42%	1.173	1.293	10,23%	972	1.293	33,02%	14.274	18.670	30,80%
			Exportação	12.214	8.993	-26,37%	2.162	2.259	4,49%	2.729	2.259	-17,22%	36.715	32.443	-11,64%
			Total	16.764	15.018	-10,42%	3.335	3.552	6,51%	3.701	3.552	-4,03%	50.989	51.113	0,24%

Fluxo de veículos









feriados internacionais







julho

					
terça, 09 Dia da Independência Argentina	Sem feriados	terça, 16 Nossa Senhora do Carmo	Sem feriados	quinta 18 Juramento da Constituição do Uruguai	sexta, 05 Dia da Independência quarta, 24 Aniversário de Simón Bolívar

agosto

					
sábado, 17 Dia do General José de San Martín	Sem feriados	quinta, 15 Assunção de Maria	quinta, 15 Fundação de Assunção	domingo, 25 Independência do Uruguai	Sem feriados

setembro

					
Sem feriados	sábado, 07 Independência do Brasil	quarta, 18 Dia da Independência Chilena quinta, 19 Dia do Exército chileno sexta, 20 Fiestas Patrias	domingo, 29 Dia da Batalha de Boquerón	Sem feriados	Sem feriados

internacional

Quantidade de empresas habilitadas ao Transporte Internacional

Brasileiras									
AR	BO	CL	PY	PE	UY	VE	Total		
629	200	426	437	81	455	17	2.245		
Estrangeiras									
AR	AR/BR/CL	BO	CL	PY	PE	UY	UY(BR/AR)	VE	Total
578	8	343	219	299	51	151	24	4	1.677

Fonte: ANTT

CRÉDITO QUE REALIZA! TRANSPOCRED

AS MELHORES TAXAS PARA FINANCIAR SEU SONHO!

Para realizar seu sonho de adquirir um novo veículo, seja um carro para a família ou um caminhão para impulsionar seus negócios, a Transpocred tem o crédito certo que cabe no seu bolso. Aqui, somos seus parceiros na conquista dos seus objetivos.

CRÉDITO PARA FINANCIAMENTO DE VEÍCULOS: aqui você encontra atendimento personalizado, soluções especializadas e taxas especiais. Disponibilizamos modalidades de crédito em curto, médio e longo prazo, o que se adequar melhor a você.

CRÉDITO PARA FINANCIAMENTO DE CAMINHÕES E FROTAS: sua empresa não pode esperar para crescer. Por isso, oferecemos através do BNDES FINAME, opções de crédito empreendedor facilitado, com carência de até 180 dias para o primeiro pagamento. *

Se você deseja tirar seus sonhos do papel, entre em contato com a Unidade de Atendimento mais próxima. Para o que você precisar, o crédito Transpocred realiza!

*Sujeito a análise de crédito.



**FAÇA UMA ESCOLHA CONSCIENTE, VIAJE
DE ÔNIBUS E DIMINUA A EMISSÃO DE
GASES POLUENTES NA ATMOSFERA.**



PENSE EM VOCÊ, PENSE NO PLANETA!
VÁ DE PLANALTO

**Acesse www.planalto.com.br e compre
agora mesmo sua passagem.**

