

O Mercosul **sobre rodas**

Modal rodoviário transporta 58% dos valores comercializados no bloco econômico



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



@associacaoabti



@associacaoabti



@associacaoabti



@associacaoabti



@abtiimprensa

O mercado prefere o modal rodoviário



Glademir Zanette
Presidente da ABTI

Estamos encerrando mais um ano, e observamos a gradativa recuperação da economia argentina. O volume de transporte rodoviário entre os dois países é apenas 4% inferior do que há um ano. Sabemos que as transformações são grandes, com grande custo social à população do País. Mas a Argentina é um país com grande potencial. Sua história mostra isso. Em outros momentos já passou por ciclos de profunda recessão e retomadas econômicas com elevados índices de crescimento do PIB. Transportadores rodoviários dos dois países têm sido resilientes e em breve o mercado voltará à normalidade.

A matéria principal de nossa edição destaca um dado estatístico que explicita a relevância do modal rodoviário para o Mercosul. Segundo dados da Receita Federal, que compila por qual meio de transporte

são realizadas as trocas comerciais entre os países, mostra que, em média, o transporte rodoviário detém 58% das operações. Este índice varia conforme o país, porém a expressão desta participação modal não deixa dúvidas sobre o papel desempenhado pelo setor para a integração econômica dos países deste bloco econômico.

***“Cumprimos a
indispensável missão
de integrar mercados
internacionais”***

Ao mesmo tempo que nos distingue, mostra todo o potencial do setor privado, que sem subsídios, e cumprindo um exigente conjunto de requisitos aduaneiros, cumpre com primazia e preferência do mercado, a indispensável missão de integrar mercados internacionais.

Há muitos anos vivemos esta situação consolidada, sem nunca termos nos acomodado, e sempre buscando se alinhar com as autoridades envolvidas no comércio exterior. A estatística explicita que o modal rodoviário é uma alternativa muito competitiva neste mercado.

sumário



ANO XVIII - EDIÇÃO 74 - 2024

Evento marca os 60 anos do primeiro transporte porta-a-porta para a Argentina

06/07

Estudos do Procomex apontam soluções para áreas de controle integrado

16/17



A prevalência do modal rodoviário no Mercosul consagra soluções logísticas competitivas

18-25





ABTI realiza Congresso
em Jaguarão

29-33



ANTT distingue
transportadores

44

INFRAESTRUTURA

Privatização de pontes internacionais preocupa transporte 08

INTERNACIONAL

Montevideu sedia reunião do SGT-5 10/11

INTERNACIONAL

Argentina reitera cobrança de taxas aduaneiras e migratórias 11

ENTREVISTA

Sérgio Maggi defende valorização do TRIC 12/13

INTERNACIONAL

Inicia processo de privatização do COTECAR 17

INTERNACIONAL

Concessão do CUF e da ponte de São Borja
terão definição em janeiro 27

ARTIGO

A Certificação OEA e suas premissas de compliance 36/37

TECNOLOGIA

As origens da Inteligência Artificial 40/41

ASSOCIADOS

Transrodut investe em sua filial de Uruguiana 45

FLUXO TRIC

Fluxo de transporte aumenta 31% com o Paraguai 48/49

DIRETORIA EXECUTIVA

Presidente

Glademir Zanette

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 Lanzasova

2º VP de Gestão Coordenada de Fronteiras

Danilo Guedes

1º VP Administrativo - Financeiro

Nolar Vicente Sauer

2º VP Administrativo - Financeiro

Flávio Vasconcelos dos Santos

DIRETORIA ADJUNTA

Diretores

Juan Carlos Castro Pastor

Hélio José Branco de Matias

Isonir Bianchini Canalli

Lenoir Gral

Francine Roman

Leonardo Hoffmann Quiñónez

Matías 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**

Comunicação - **Manuel Marques**

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 Kunde

Tiragem desta Edição

3.000 exemplares

ABTI revive o primeiro transporte internacional, **60 anos depois**



No dia 17 de novembro, um domingo, a ABTI recriou um evento que marca a história do transporte rodoviário internacional de cargas. Seis décadas antes, em 04 de novembro de 1964, quatro caminhões brasileiros da Transportadora Coral, que nestes tempos foi a maior empresa de transporte da América do Sul, pela primeira vez cruzaram a fronteira da Argentina pela ponte internacional de Uruguaiana. Nesta data rompeu-se a cultura protecionista que impunha até então o transbordo das cargas nas fronteiras.

Desde o início da década de 1960 os transportadores internacionais do Uruguai, Argentina e Brasil se articulavam para convencer as autoridades de que o serviço de transporte de cargas poderia ser mais ágil e eficiente, sem a necessidade de transbor-

dar cargas, em modelo herdado do modal ferroviário.

Em 1963, Brasil e Argentina já haviam firmado acordo para permitir o trânsito de caminhões entre os dois países. Na Argentina a previsão legal estava embasada na Resolução 10/63. Porém as autoridades de fronteira desconheciam a legislação e não consentiam o ingresso.

A ruptura deu-se por uma situação emergencial. A Somisa, a grande siderúrgica da Argentina, com sede na região metropolitana de Buenos Aires, teve de parar suas operações e necessitava repor uma quantidade considerável de tijolos refratários especiais em seus fornos. O Brasil dispunha dos mesmos, e a urgência em fazê-los chegar ao destino, levou o governo federal a liberar, em caráter excepcional, a passagem dos caminhões, para que não se perdesse tempo com a transfe-

rência da carga na fronteira.

O sucesso da experiência abriu definitivamente o caminho para o transporte sem transbordos. Cerca de dois meses depois, as autoridades argentinas concederam, em caráter experimental, um permiso para a Coral prosseguir com operações sem transbordo na fronteira.

A história acima explica porquê a ABTI reconstituiu a primeira viagem, sessenta anos depois.

Dos quatro caminhões no final de 1964, chegamos ao recorde de 324 mil caminhões brasileiros e argentinos transpondo fronteiras em 2021.

Um passeio pleno de simbologia

Três caminhões históricos, enviados pela Cootrafrol, Cootranscau e Calibre, refizeram simbolicamente o trajeto que



Desfile terminou em frente à Prefeitura de Paso de los Libres

marcou o início dessa jornada, lembrando 1964. Dois deles portavam na parte frontal a bandeira do Brasil e da Argentina.

Os caminhões percorreram as principais vias de Uruguaiana, seguidos por muitos automóveis de empresas envolvidas no evento. Atravessaram a ponte internacional e simbolicamente estacionaram em frente a Inten-

dência (municipalidade) de Paso de los Libres. Uma pequena solenidade resgatou os fatos. As duas prefeituras apoiaram as atividades.

“O evento reforçou o compromisso do setor com a integração regional e a superação de desafios. O TRIC é marcado por uma história de conquistas e também um exemplo do que a

união de esforços pode alcançar” destacou Gladys Vinci, vice-presidente executiva da ABTI.

A celebração contou com o apoio de diversas transportadoras que marcaram presença: Transli, Interlink, Transrodut, Rigabras, Polivias, Simas, Multilog, Ruver, Qbox, Irmãos Schwanck, Falcão, Cootranscau, Cootrafrol, Transweide e Cabildo.



Caminhões antigos resgataram características do passado

Concessão de pontes internacionais inquieta fronteiras

A licitação internacional que vai conceder a ponte internacional São Borja – Santo Tomé, em processo que recompõe o modelo já existente há mais de duas décadas, quando esta travessia foi construída por meio de uma PPP – parceria público-privada, trouxe à tona a possibilidade do governo federal conceder outras 12 pontes internacionais, começando pelas duas existentes entre Brasil e Paraguai, em Foz do Iguaçu.

Ainda que algumas travessias têm manutenção precária, com destaque para a de Uruguiana - Paso de los Libres, os investimentos necessários para este fim não são suficientemente expressivos para justificar a implantação de pedágios em estruturas binacionais de alto valor estratégico para o comércio exterior, onerando o custo logístico.

Gladys Vinci, vice-presidente executiva da ABTI, assinala que os alardeados benefícios da privatização na redução do tempo dos despachos de 24h para 4h são totalmente questionáveis. “Dados oficiais apontam que a maioria das cargas de exportação já opera com prazos inferiores na fronteira, e estudos de abrangência internacional já apontaram Uruguiana como o passo terrestre com os menores tempos do Brasil”, acrescenta ela.

O estabelecimento de uma relação entre tempos de trâmites

aduaneros com a qualidade da infraestrutura de travessias é um argumento falacioso. São temas distintos.

Audiência Pública em Uruguiana

Em 28 de novembro a Câmara Municipal de Uruguiana promoveu uma audiência pública para discutir as implicações do projeto do governo federal de conceder ao setor privado pontes internacionais que conectam o Brasil a outros países. A proposta impacta diretamente a Ponte Internacional entre Uruguiana e Paso de los Libres e as operações dos transportadores rodoviários internacionais.

A ABTI, presente ao evento, informou que em conjunto com outros integrantes do Condesul, em eventos internacionais, já está formalizado um posicionamento contrário a essa ideia. Vinci advertiu que é necessário atentar à realidade local de cada fronteira, que não serão igualmente beneficiadas, nem terão seus gargalos solucionados somente pela privatização das pontes. Ao contrário, a medida pode comprometer a competitividade e a harmonia no mercado regional, sem o consenso do setor privado e estudos públicos que a embasem.

Pedro Luzardo, representante do DNIT em Uruguiana,

destacou os baixos custos de manutenção da ponte, devido a sua estrutura de concreto. Ele mencionou que há um projeto para melhorias, incluindo o reforço da laje inferior ao asfalto e o alargamento da via pela eliminação do passeio de pedestres.

Luzardo informou que o estudo está em andamento para recalculer os custos, atualmente estimados em R\$ 40 milhões para o lado brasileiro. Na sua avaliação, esse valor estaria abaixo do potencial de arrecadação com pedágios, evidenciando a desproporcionalidade da medida em uma ponte existente quando considerada também a arrecadação de impostos.

“O estabelecimento de uma relação entre tempos de trâmites aduaneros com a qualidade da infraestrutura de travessias é um argumento falacioso”

As entidades presentes, junto de diversas autoridades, concordaram sobre a necessidade de se obter informações a respeito dos estudos que fundamentaram a proposta de concessão, e da necessidade de transparência por parte do Ministério dos Transportes, em uma matéria que impacta diretamente as comunidades fronteiriças e tantos setores econômicos e sociais.

Quer mais **segurança** para o seu **transporte** de cargas?

Na estrada, não há como garantir que uma carga não será perdida. Acidentes e assaltos, infelizmente, são eventos comuns que trazem prejuízo ao transportador. Esteja protegido e evite grandes perdas financeiras.

Cobertura completa para logística **nacional** e **internacional**, seguro de frotas, de armazéns logísticos e seguro de vida.

Fedrizzi Seguros - Há **40 anos**, conectando vidas e protegendo futuros.



www.fedrizziseguros.com.br



@fedrizziseguros



A corretora de seguros
líder da Serra Gaúcha

FEDRIZZI
SEGUROS

ABTI participa da **66ª Reunião do SGT-5**



Fabian Rodriguez/MTOP

Montevidéu sediou nos dias 12 e 13 de novembro a 66ª Reunião Ordinária do Subgrupo de Trabalho nº 5 (SGT-5) do Mercosul. Além do país anfitrião, apenas Paraguai e Chile participaram do encontro. A ABTI foi representada por sua vice-presidente executiva, Gladys Vinci.

Pesos e dimensões de veículos voltaram a ser pauta. Uma reunião da comissão técnica antecedeu a abordagem, porém o único avanço foi o reconhecimento das delegações da importância de resgatar o tema e mantê-lo como prioridade nos próximos encontros do subgrupo considerando a realidade do setor, que demanda a incorporação de novas configurações veiculares.

A delegação brasileira propôs que os demais países consi-

derem a medida de comprimento máximo de 19,30 m para combinações cavalo + semirreboque, tal como se aplica no Brasil.

Os caminhões cegonha também foram referidos, pois no Brasil tem como limite máximo 23 m. A expectativa é que se possa estender esta medida ao Mercosul, onde atualmente o máximo é de 22,40 m.

Tendo como foco o aumento da produtividade do modal rodoviário, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) apresentou um estudo ressaltando os benefícios desse ajuste, destacando a redução de fretes, maior eficiência operacional e segurança no transporte. A sustentação desta visão sensibilizou Paraguai, Argentina, Uruguai e Chile que se comprometeram a

analisar o estudo brasileiro para avaliar a possível implementação do novo limite em todo o bloco.

Redução da burocracia

As delegações atualizaram os avanços sobre a dispensa do apostilamento no documento de idoneidade. O Brasil informou que já possui acordo oficial com a Argentina, firmado em reunião bilateral, eliminando essa exigência e estabelecendo o reconhecimento mútuo de assinaturas digitais.

Os fatos revelam uma tendência definitiva da abolição do apostilamento, pois a medida também já foi acordada com o Paraguai, embora ainda precise ser formalizada. A Argentina, além do Brasil, também eliminou o apostilamento nos trâmites com Chile e Paraguai. O Uruguai,

por sua vez, continua avaliando internamente a possibilidade de adesão a esses acordos.

Fiscalização padronizada de mercadorias perigosas

Após longo período de análise, oficialmente o Paraguai confirmou a incorporação da Decisão CMC 15/19, que estabelece o Acordo para a Facilitação do Transporte de Mercadorias Perigosas no Mercosul. Com isso, todos os países do bloco passarão a adotar a regulamentação que padroniza os procedimentos de fiscalização e reforça

a segurança no transporte de produtos perigosos.

Posicionamento do Condesul

Como de praxe, o setor empresarial esteve presente na reunião do SGT-5. O posicionamento manifesto por documento contemplou a questão da redução das multas do ATIT, clamando para que passe a vigorar o acordo que modifica o Regime de Sanções e Penalidades, de forma retroativa a 2019, pois o tema tramita desde este ano. O Condesul expressou repúdio à

intenção de conceder as pontes internacionais que ligam o Brasil aos países limítrofes. Pesos e medidas de veículos, seguros e a eliminação das custas de guarda e custódia, assim como da taxa migratória da Argentina, completaram as reivindicações dos transportadores.

Os problemas com trânsito pelo Paso Cristo Redentor (ARCH) foram enumerados em outro ofício. O setor privado demandou critérios mais claros, simplificados e ágeis, sobretudo nos períodos que as intempéries climáticas afetam o trânsito nesta região.

Argentina mantém cobrança de taxas aduaneiras e migratórias

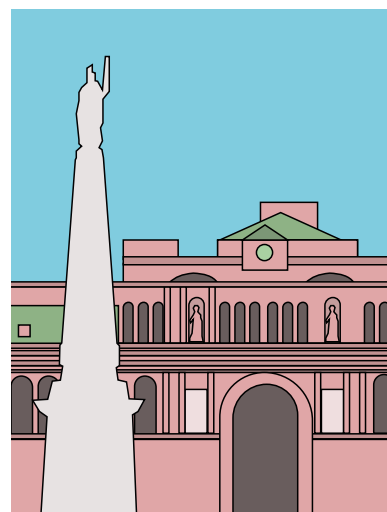
Um tema recorrente nas reuniões com a Argentina é o descompasso em procedimentos de fronteira que envolvem a cobrança de taxas. Em agosto deste ano o assunto voltou a ser discutido durante a Reunião Bilateral Brasil-Argentina. Por demanda da ABTI, a delegação brasileira expôs a necessidade de eliminação dessas taxas, destacando a assimetria no tratamento entre os países, uma vez que no Brasil tais cobranças não são aplicadas.

As taxas aduaneiras e migratórias, aplicadas aos transportadores de carga e de passageiros, em cada ponto de fronteira na Argentina, geram custos ao setor privado.

No mês de novembro a Secretaria de Transporte afirmou que não irá prosseguir com tratativas

para extinguir a cobrança, justificando que tais cobranças estão amparadas no Decreto 584/2024, o que sustentaria a aplicação das taxas “aos serviços migratórios e aduaneiros prestados a empresas que realizam transporte de carga e passageiros ao ingressar ou sair do território argentino”.

A resposta do governo argentino distorce os fatos, pois não tem havido questionamentos sobre a legalidade da cobrança, que naturalmente só pode ser feita cumprindo formalidades legais. O questionamento feito pelo setor de transportes é sobre o descompasso existente entre os dois países. Por sua vez a ABTI volta a reiterar que a manutenção dessas taxas reflete clara assimetria, lembrando que a normativa interna argentina



foi estabelecida muito depois da assinatura dos acordos internacionais de transporte.

A Associação prosseguirá no seu pleito, pois esta questão afeta a competitividade dos transportadores brasileiros.

“Precisamos valorizar o transporte internacional trabalhando na recuperação de margens”

Sérgio Maggi Junior é advogado e empresário, com uma trajetória sólida e respeitada no setor logístico. Há mais de 40 anos dedica-se à Gafor Logística, empresa pertencente ao Grupo Gafor, uma das mais tradicionais do segmento no país, com 73 anos de história. Atualmente, Sérgio exerce o cargo de presidente e integra o Conselho de Administração, desempenhando um papel estratégico na condução e no crescimento sustentável da companhia. Maggi é ainda, segundo vice-presidente de Relações Institucionais da ABTI.



Cenário do Transporte: *Por que a transposição de fronteiras é demorada? O que pode mudar esta situação?*

Sérgio Maggi Jr: A burocracia existente no setor ainda é causa de morosidade, o que impacta diretamente para a transposição de fronteiras. Além disso, alguns países não possuem um consenso, principalmente em razão de crises políticas.

A dificuldade não é característica apenas do Brasil, mas também em outros países do Mercosul, acarretando uma perda de eficiência significativa para o segmento.

Diante deste cenário caótico, algumas medidas já vêm sendo ventiladas para mudar esta situação, como a implantação da certificação OEA – Operador Econômico Autorizado, iniciativa da Receita Federal do Brasil que garante mais segurança das cargas nos processos aduaneiros.

E ainda, como exemplo de um modelo de transposição de fronteiras mais eficiente, pode-

mos citar o Centro Unificado de Fronteira em São Borja/Santo Tomé, onde há a unificação de todos os órgãos governamentais e seus intervenientes alocados lado-a-lado e com processos interligados.

Cenário do Transporte: *O modal rodoviário ocupa adequadamente o seu mercado no Mercosul? Ainda há espaço para avançar?*

Sérgio Maggi Jr: Sim, pois o diferencial do modal rodoviário é a agilidade, sobretudo quando comparado com o marítimo. Todavia, sempre há espaço para avanços, incluindo a grande necessidade de investimentos em infraestrutura rodoviária (pavimentação, sinalizações, pontos seguros de paradas, assistências e aumento de faixas nas rodovias). E de novo, o tema é a burocracia como um entrave que se materializa em

ineficiências, e cabe reiterar, que a velocidade de nossas operações assegura a fatia de mercado que ocupamos no Mercosul.

Cenário do Transporte: *A Gafor atua há 30 anos no internacional. Qual a contribuição deste segmento no conjunto dos negócios da empresa?*

Sérgio Maggi Jr: A participação do transporte internacional em nossos serviços tem variado muito ao longo dos anos, em razão dos diversos desafios enfrentados. Um fator de relevância, são as crises econômicas em que se envolvem os países do Mercosul, acarretando que o segmento não tenha um comportamento estável.

De um modo geral, o transporte internacional tem uma participação que varia de 10% a 30% dos negócios da Gafor e seguimos com a estratégia de crescimento e investimentos na Argentina, Uruguai, Paraguai, Chile e Bolívia, mesmo diante da concorrência desleal encontrada no mercado, pela inobservância de princípios inegociáveis para a Gafor, como a segurança, rentabilidade, eficiência sustentável e transparência aos seus clientes.

Cenário do Transporte: *Em diversos momentos houve crises econômicas nos países do Mercosul, com impacto no transporte. Como se administra tais sazonalidades?*

Sérgio Maggi Jr: A gestão destes movimentos de mercado exige muita resiliência. Cada crise tem circunstâncias específicas. Por vezes o problema é no Brasil, outros, na Argentina, como recentemente vivenciamos.

O fato é que estes episódios nos ensinam muito, e sempre saímos mais experientes destas sazonalidades. Quando há redução da carga de um destino ou origem, consequentemente nos vemos desafiados a buscar outros segmentos ou mercados, além da necessidade de ter flexibilidade para adequar a estrutura de bases, frotas e equipes de forma rápida para manter a produtividade, eficiência e rentabilidade. Em outras palavras, buscamos preencher ociosidades com outras alternativas disponíveis no mercado, característica que a Gafor desenvolveu ao longo de seus 73 anos de história.



Cenário do Transporte: *O setor público dos países tem a cultura da integração de mercados internalizada no Mercosul?*

Sérgio Maggi Jr: Há uma dissonância entre o que se diz e o que se pratica, ainda há muito o que se fazer. Os governos precisam estabelecer políticas públicas que contribuam para o segmento.

“A velocidade de nossas operações assegura a fatia de mercado que ocupamos no Mercosul”.

Cenário do Transporte: *O Sr. participa das diretorias da ABTI há bastante tempo. Qual sua avaliação sobre o trabalho da Associação para o transporte internacional?*

Sérgio Maggi Jr: As entidades devem trabalhar para o bem de seus associados, os quais, por sua vez, devem prevalecer com um olhar coletivo.

Eu considero o trabalho da ABTI muito bom. Precisamos valorizar o transporte internacional trabalhando na recuperação de margens que, infelizmente vem sofrendo redução ao longo dos últimos 10 anos. O serviço é extremamente técnico, com legislações específicas e que a ABTI tem nos ajudado a organizar e fiscalizar.

O período conduzido pelo presidente Francisco Cardoso foi muito exitoso, com grandes realizações para o setor. O nosso atual presidente, Glademir Zanette, tem dado continuidade e este processo virtuoso, ao qual se soma o corpo funcional da associação, liderado pela nossa vice-presidente executiva, Gladys Vinci. Temos uma entidade muito representativa, que luta pelos nossos interesses.

Novas conquistas com Assertividade

Com o início de um novo ano, a Assertt reafirma seu compromisso em ser parceira estratégica para o sucesso de seus clientes. Em um cenário onde inovação e eficiência são palavras de ordem, seguimos dedicados a transformar desafios em oportunidades, sempre com foco em soluções assertivas que impulsionem resultados.

Este ano marca um capítulo especial em nossa história: celebramos uma década de conquistas, aprendizado e crescimento ao lado de nossos parceiros. Esse marco reforça nossa missão de entregar excelência em cada projeto, construindo relações de confiança e colaborando para o desenvolvimento do setor de transporte e logística.

Desejamos a todos os leitores da revista ABTI um ano repleto de realizações, crescimento sustentável e novos horizontes a serem explorados. Conte com a Assertt para trilhar esse caminho com você!

Vamos juntos transformar desafios em histórias de sucesso.



45 3223 5585 • 45 3306 9552



[assertt.assessoria](https://assertt.assessoria.com.br)



www.assertt.com.br



Rastreamento, Videotelemetria e Comunicação Global

Após uma presença marcante na **Fenatran 2024**, a Trucks Control celebra um momento especial de **conexão** e **crescimento**. A feira foi uma oportunidade única para fortalecermos nosso compromisso com a **inovação**, **tecnologia** e **sustentabilidade**, apresentando equipamentos e soluções que simplificam e otimizam a gestão de frotas em tempo real, além de promover operações mais **seguras** e **eficientes**.

Foi uma oportunidade valiosa para consolidarmos nossa missão e fortalecermos o elo entre a **tecnologia** e o **transporte**. Os benefícios para a Trucks Control vão muito além de relações comerciais, fortalecemos nossa visão de futuro e reafirmamos nosso papel com a **segurança na estrada**.



f y in @truckscontrol

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

Projeto **Gestão Coordenada de Fronteiras** propõe soluções em Áreas de Controle Integrado

A necessidade de aplicação efetiva dos pressupostos da gestão coordenada nas Áreas de Controle Integrado (ACI) foi tema central nos encontros realizados pelo Procomex, por ocasião do Projeto Gestão Coordenada de Fronteiras. O relatório final diagnosticou que falta um acionamento conjunto e coordenado dos organismos de controle, ainda que os mesmos compartilhem um mesmo espaço. O estudo observou procedimentos que não se adequam à realidade do Acordo. E são citados exemplos:

♦ ACI Paso de los Libres - Uruguiana:

A área deveria operar de forma integrada, com ambos os países atuando como anfitriões de suas importações em uma zona aduaneira conjunta, mas a falta dessa estrutura gera problemas de coordenação. Apesar de reconhecida pela Receita Federal, essa integração ainda exige mais negociações e ajustes.

♦ ACI Foz do Iguaçu - Ciudad del Este:

Com Ciudad del Este (PY) A integração ocorre apenas entre os órgãos MAPA e SENAVE, limitando-se a produtos específicos, como grãos. Com relação a Iguazú (AR) os processos e controles são realizadas em ambos os lados da fronteira, tornando-os lentos e redundantes.

♦ ACI Jaguarão - Rio Branco:

a área única no lado brasileiro enfrenta limitações de infraestrutura, comprometendo a rea-



Mapeamento permitiu identificar gargalos

lização de controles integrados eficazes. Os organismos responsáveis pelo controle de carga e aduana operam no lado brasileiro, exceto migrações. Esta separação obriga os transportadores a novas paradas.

Em comum nas três ACIs também a falta de harmonização nos horários de funcionamento entre as aduanas e os órgãos de controle.

Soluções encaminhadas

Medidas de curto, médio e longo prazo estão sendo propostas no relatório final do Procomex. Destacam-se as seguintes:

1. Regularização de Infraestruturas e Procedimentos Operacionais – Instituir a figura do depositário na Argentina é essencial para permitir a aceitação aduaneira de áreas integradas, facilitando o controle conjunto. É necessário adequar os horários e locais de

atendimento dos organismos envolvidos.

2. Reuniões e Protocolos de Ação Conjunta – Reuniões regulares entre as aduanas e órgãos de controle dos países-membros, com participação do setor privado, são essenciais para resolver problemas operacionais. Além disso, o desenvolvimento de protocolos conjuntos garantirá inspeções coordenadas e rápidas nas fronteiras, beneficiando a todos os envolvidos.
3. Instalações e Padrões Comuns ao Bloco – A longo prazo, deve se priorizar a construção de instalações que atendam aos padrões necessários para o processamento eficiente da carga e que pode ser viabilizado pela alfândega como Zonas Aduaneiras Primárias. Para isso, é necessário definir padrões comum em termos de

infraestrutura a nível Mercosul.

4. Acordo para Horários Estendidos: Com relação à harmonização de horários de atendimento dos organismos de controle, ressalta-se a possibilidade de, a curto prazo, realizar reuniões bilaterais com a participação de todas autori-

dades que atuam nas fronteiras afetadas para discutir a possibilidade de estabelecer um horário ampliado de 13 horas durante períodos de divergência no atendimento, evitando tempos de espera. A longo prazo, uma das sugestões é que todos os países adotem

procedimentos de autorização eletrônica para atendimento fora do horário comercial dos órgãos de controle.

A gestão coordenada de fronteiras é uma meta essencial para o Mercosul, e tem o potencial de oferecer um trânsito mais ágil e seguro.

Argentina dá início à **privatização do Cotecar**

O governo argentino publicou em 09 de outubro a Resolução 112/2024, iniciando o processo de concessão privada do Centro de Fronteiras Paso de Los Libres, composto do Complexo Terminal de Cargas (Cotecar) e da Área de Controle Integrado em Paso de Los Libres.

Foram definidos os parâmetros de apresentação do projeto dos interessados. Serão avaliadas propostas que invistam na infraestrutura atual e nos serviços do Centro, aumentando a eficiência dos processos logísticos de mercadorias e pessoas. A concessão será por período de 20 anos,

podendo ser prorrogada por no máximo mais cinco.

Critérios de sustentabilidade ao projeto e os investimentos mínimos obrigatórios, tais como um espaço para os agentes privados (incluindo área de descanso e banheiros), sistema de pesagem e de scanners, reabilitação

das barreiras de entrada e saída ao Cotecar, do pavimento em zonas deterioradas e do sistema de iluminação, serão levados em consideração.

A concessão propriamente dita, só deve ocorrer no segundo semestre de 2025, após formalização de um compromisso entre o Gabinete do Interior e a Secretaria de Concessões do Ministério da Economia, quando se inicia a licitação pública do Cotecar. O projeto tem por pressuposto basilar uma ampliação da colaboração entre o setor privado e o Estado para otimizar um ponto chave do comércio e trânsito internacional na Argentina.



SIMPLIFICANDO SUA VIDA COM UMA VARIEDADE DE SERVIÇOS EM UM SÓ LUGAR

A Korsa tem visão 360. Atender mais e melhor os clientes. Nosso portfólio é amplo, customizado e aderente as necessidades de sua empresa.

Um único interlocutor, vários serviços.



Benefícios exclusivos aos associados ABTI

Contrate a Korsa e garanta eficiência e segurança no transporte internacional

korsa.com.br

RJ | SP | PR

55 (21) 3861-0909

linhares@korsa.com.br

matéria principal



As cidades das fronteiras do Brasil com o Mercosul são testemunhas do potencial logístico do modal rodoviário no bloco econômico. Cerca de 2.000 caminhões diariamente cruzam as fronteiras. Levantamento feito pela Receita Federal correlaciona os valores exportados e importados no Mercosul, nos últimos cinco anos, classificando também o modal de transporte utilizado. Os dados mostram que 58% dos valores estão vinculados ao transporte rodoviário. Em média ponderada pelo porte de cada país, este índice sobe para 61%. Nesta reportagem analisamos as razões desta prevalência e as potencialidades do modal rodoviário. O Mercosul cresce e se move pelas rodovias dos países.

O Mercosul cresce sobre rodas

Ao pesquisar em sistemas de busca por imagens relacionadas ao comércio exterior, exportação e importação, a prevalência absoluta será de fotos ou ilustrações relacionadas a portos marítimos e contêineres empilhados. Algumas poucas apresentam um mix multimodal. Porém, ao se fazer uma busca por “transporte no Mercosul”, praticamente todas as imagens que se apresentam estão relacionadas ao modal rodoviário.

Esta medição simples, por meio de palavras-chave, com a abrangência do âmbito digital, traduz a realidade logística do Mercosul. O modal rodoviário transporta 61% dos valores de exportação/importação do bloco (média ponderada), incluindo o Chile. Os dados que sustentam este índice têm como fonte a Receita Federal do Brasil no ano de 2023.

As razões para esta prevalência do transporte rodoviário estão relacionadas a um processo histórico com múltiplas injunções. Não é apenas no Brasil que o modal ferroviário foi gradativamente sucateado. O mesmo se deu na Argentina. No Uruguai e no Paraguai, trens de carga não existem mais.

Numa comparação com a navegação, um longo processo histórico permitiu que o modal rodoviário ganhasse terreno. O deslocamento costeiro sempre favorece o transporte marítimo entre o Brasil, Uruguai e a Argentina. E neste

sentido, este modal persiste economicamente significativo: 41,8% das cargas imp/exp para a Argentina são por navios; para o Uruguai, a média é de 25% no último quinquênio. E para o Chile, a participação é de 46,1%, quase o mesmo que pelo meio rodoviário: 47,4%.

Todavia a agilidade do modal rodoviário, a evolução dos veículos e da infraestrutura rodoviária, fizeram com que muitos embarcadores migrassem para esta alternativa, sobretudo para as cargas de maior valor agregado.

As tabelas que se apresentam nesta reportagem também evidenciam que a posição geográfica do Paraguai, um país sem saídas ao mar, tornaram naturais as preferências pelo transporte rodoviário, ainda que o país disponha de uma malha hidrográfica que desemboca na bacia do rio da Prata. Por ela ocorre o transporte de grãos para exportação a outros mercados, bem como o transporte de madeira.

Outro aspecto a ser considerado é a extensão territorial do Uruguai. Além de pequeno, sua proximidade com o Brasil e com a Argentina favorece a opção pelo modal rodoviário, sobretudo nas pequenas e médias distâncias.

Este é o contexto da logística e do transporte no Cone Sul da América. É um bloco econômico, ao qual recentemente se somou a Bolívia, que busca ser competitivo. E o modal rodoviário mostrou ser a alternativa mais ajustada para este processo de integração econômica.

O mercado define o modal de cada carga

A escolha do meio de transporte invariavelmente está ancorada em fatores como agilidade, custo-benefício, ampla disponibilidade, condições flexíveis de pagamento e a versatilidade do modal. Segundo Gladys Vinci, vice-presidente executiva da ABTI, apesar das constantes queixas do setor quanto a atrasos nas liberações de cargas, os tempos registrados para o rodoviário se destacam como os mais eficientes, consolidando sua competitividade e preferência no mercado. “Esses fatores, somados ao fato de que o modal atende com maior precisão às necessidades logísticas de muitas operações, continuam a torná-lo a escolha mais estratégica para os embarcadores” argumenta ela.

Janaína Araújo, CEO do Grupo Tora, analisa que a definição do modal de transporte tem como motivos principalmente o menor *transit time* e menor custo total da solução para entrega porta a porta.

O diretor Comercial da Letsara, Glauco Warpechowski, entende que as razões que levam o

mercado a definir um modal para suas cargas variam conforme cada caso. Ele enumera aspectos tais como a maior capacidade volumétrica dos semirreboques rodoviários, a falta de datas apropriadas no marítimo, e mesmo o custo do marítimo, que em algumas rotas e épocas do ano acaba sendo maior do que o rodoviário. O executivo também realça que o conceito de operações porta a porta igualmente é determinante da escolha do modal.

Fatores que pesam na escolha

Ainda que existam muitos motivos para construir uma decisão, Nilvo Fritsch, diretor Comercial da Hércules, pondera que o custo do transporte é um dos fatores mais determinantes na escolha do modal. O transporte rodoviário é muitas vezes mais competitivo em termos de custos, principalmente para distâncias curtas ou médias e para cargas menores. Além dos custos, Fritsch agrega que o valor das mercadorias, especialmente em comércio exterior, pode ser um indicativo de que o embarcador procura a solução mais econômica.

Mas o executivo da Hércules aponta também outros aspectos: “o transporte rodoviário oferece grande flexibilidade quanto à origem e ao destino das mercadorias, além de ser mais ágil em comparação com outros modais, como o ferroviário ou o marítimo, especialmente em áreas de fronteira ou em mercados locais. A rapidez na entrega e a capacidade de ajustar o transporte conforme a demanda, também são fatores decisivos” sustenta ele.

A infraestrutura rodoviária bem desenvolvida é outro fator chave, assim como o tipo de mercadoria, pois produtos de alto valor agregado exigem maior segurança, podendo ser mais adequadamente transportados por rodovias, acrescenta Nilvo Fritsch.



Janaína Araújo, CEO do Grupo Tora



Nilvo Fritsch, diretor comercial da Hércules

“O custo logístico total sempre predomina como a variável que determina o modal que será utilizado”, resume Janaína Araújo. E acrescenta que é importante ressaltar que há diversos fatores que impactam neste custo, como peso e volume da mercadoria, a urgência que o cliente tem para entrega e, claro, a localização do embarque e da entrega da carga. Ela acrescenta que, em algumas situações, a decisão pode ser tomada principalmente considerando a urgência que o cliente tem para entrega.

O diretor comercial da Letsara analisa que cada embarcador possui uma estratégia, ou objetivo. “É preciso ponderar em cada operação, o produto, o escopo de transporte, entre outras variáveis. A tarifa de frete é a que tem mais relevância, porém outros fatores também são considerados: região geográfica, origem e destino próximo ou distante dos portos, tempo de trânsito, e criticidade na coleta ou entrega das mercadorias

Já Gladys Vinci descreve todo o ecossistema do modal rodoviário como relevante nas escolhas. Para ela, a prevalência de 58% do modal rodoviário no Mercosul reflete a ampla diversidade de opções que ele oferece aos embarcadores. Entre os fatores mais determinantes estão a flexibilidade operacional, com múltiplas fronteiras habilitadas, a possibilidade de escolha de intervenção aduaneira tanto na origem quanto na fronteira, e a previsibilidade dos prazos de entrega. Além disso, a rastreabilidade eficiente proporciona maior segurança ao embarcador.

“Mesmo com uma legislação que permaneceu inalterada por mais de 30 anos, o setor evoluiu significativamente”

Gladys Vinci – vice-presidente executiva da ABTI

O modal rodoviário também se destaca por sua capacidade de atender a uma ampla gama de demandas logísticas, desde cargas de pequeno porte até cargas especiais, tanto em peso quanto em dimensões, demonstrando sua versatilidade e adaptação às necessidades do comércio internacional.

Competitividade

Uma característica muito presente no modal rodoviário internacional é a sua competitividade.

Os principais atributos que tornam o segmento atrativo são a infraestrutura rodoviária dos países do Mercosul, a flexibilidade, com a possibilidade de entrega porta a porta atendendo praticamente qualquer localidade. Além disso, a flexibilidade de volume a ser transportado, somado ao custo competitivo em relação aos outros modais para uma grande quantidade de rotas demandadas, são elementos que qualificam a oferta comercial do modal rodoviário, descreve a CEO do Grupo Tora. Ela lembra ainda, que a grande disponibilidade de ativos (caminhões) para atendimento destaca o setor.



Gladys Vinci, vice-presidente executiva da ABTI

principal

Para a vice-presidente da ABTI, o modal rodoviário é competitivo no Mercosul por sua resiliência ao longo de seis décadas de operação. Mesmo com uma legislação que permaneceu inalterada por mais de 30 anos, o setor evoluiu significativamente, passando de algumas cargas mensais para mais de três mil veículos cruzando diariamente as fronteiras do Brasil, demonstra Vinci. “Apesar das necessidades de atualização no Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, o setor continua capaz de atender às exigências do mercado, reforçando sua relevância no comércio internacional”, explica ela, sobre a competitividade do modal.

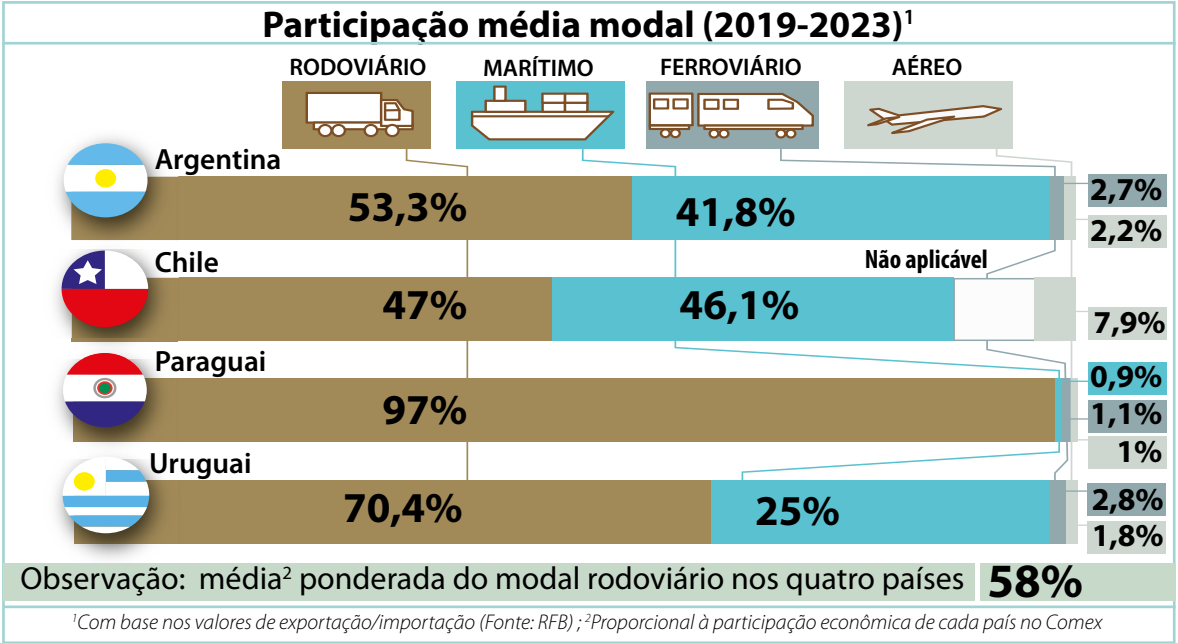
O diretor Comercial da Hércules oferece um enfoque territorial para se entender o bom

“A localização geográfica do Paraguai, bem como a matriz de cargas, favorece o modal rodoviário, o que não é uma verdade absoluta para o Chile”

Janaína Araújo, CEO do Grupo Troca

desempenho mercadológico do rodoviário. Para ele, o setor oferece uma cobertura extensa, alcançando praticamente todos os pontos dentro dos países do Mercosul, incluindo regiões remotas ou de difícil acesso. Não há a necessidade de infraestrutura complexa, como portos ou ferrovias, o que permite o transporte de mercadorias porta a porta. A isso, se soma a característica de ser altamente flexível, com diversas rotas possíveis e a capacidade de ajustar a trajetória conforme as necessidades específicas de entrega, seja em áreas urbanas ou rurais. “Isso é fundamental para um comércio ágil entre os países do Mercosul” observa Fritsch.

Warpechowski discrimina um conjunto de atributos que definem a competitividade do modal. Para ele a confiabilidade no cumprimento dos prazos, o custo do frete, a flexibilidade nas rotas, a agilidade na entrega, a redução de avarias, a ampla oferta do mercado, são características muito apreciadas pelos embarcadores.





Glauco Warpechowski, diretor Comercial da Letsara

O valor do frete

Ainda que os depoimentos trazidos nesta reportagem diagnostiquem que o custo do frete é um aspecto relevante para a contratação do transporte, verifica-se que ele, isoladamente, não explica a preferência pelo modal rodoviário. Para a vice-presidente executiva da ABTI, o frete rodoviário pode ser mais econômico em regiões onde a infraestrutura para outros modais é limitada. Porém sua grande vantagem está na autosuficiência, sendo capaz de conectar diretamente qualquer ponto de um país a outro, sem a necessidade de operações intermodais, o que reduz custos e agiliza a entrega.

O diretor Comercial da Hércules analisa que o frete rodoviário pode ser mais econômico em diversas situações, como em rotas diretas, quando a carga é menor ou fracionada, em distâncias curtas ou médias, e quando há um forte desenvolvimento da infraestrutura rodoviária. Além disso, a flexibilidade e agilidade desse modal o tornam uma opção vantajosa, especialmente quando o tempo de entrega e a adaptabilidade são fatores críticos. Fritsch sustenta que embora o custo do combustível e a manutenção das rodovias possam afetar o preço, em muitos casos, o transporte rodoviário ainda é a opção mais

competitiva, principalmente no Mercosul, onde as condições geográficas e os acordos regionais favorecem sua utilização. Em outras palavras, ele adjetiva o valor do frete, ao considerá-lo a opção mais competitiva.

Janaína Araújo corrobora com a interpretação do valor do frete: “quanto menor a distância, maior a probabilidade de o frete rodoviário ser mais competitivo. Maior distância até portos e aeroportos também tendem a tornar o frete rodoviário mais competitivo”, sintetiza ela.

O diretor Comercial da Letsara interpreta que quando se considera o custo unitário transportado (peso, m³, outros), assim como a não aplicação de custos preliminares e posteriores ao marítimo, a solução oferecida pelo modal rodoviário é vantajosa.

O modal rodoviário pode crescer ainda mais

A CEO do Grupo Tora entende que o transporte por caminhões pode avançar ainda mais no Mercosul, porém atrela este desempenho aos custos dos insumos do transporte. “Hoje a participação do diesel no frete é muito elevada, o que reduz as margens das transportadoras e tira competitividade do modal rodoviário”, justifica Araújo.



“O custo do transporte é um dos fatores mais determinantes na escolha do modal

Nilvo Fritsch, diretor Comercial da Hércules

”



O share chegou a 60% entre 2020, 21 e 22, em função das altas tarifas praticadas pelo modal marítimo, e isso aumentou a participação no modal rodoviário, revela Glauco Warpechowski. Seu entendimento é de que o modal rodoviário tem capacidade para absorver maior demanda, porém para tanto é preciso seguir trabalhando para buscar ainda mais eficiência, principalmente nas fronteiras e aduanas, além de fazer valer os benefícios das empresas certificadas OEA. Ele também pondera que o movimento da produção igualmente influencia no share, pois, dependendo do setor produtivo que ocorre, seu crescimento pode influenciar a participação modal.

“O share de 58% do modal rodoviário tem potencial para crescer ainda mais. Durante a pandemia (2020-2022), observamos um aumento significativo na participação do rodoviário, que demonstrou resiliência ao atender uma demanda ampliada. Embora haja capacidade para atender volumes ainda maiores, esse crescimento está atrelado à estabilidade financeira dos países da região. A Argentina, principal parceira comercial do Brasil no Mercosul, dá sinais

“ *O grande desafio é buscar o equilíbrio nos segmentos operados para garantir a ocupação dos ativos nos fluxos de exportação e importação*

Glauco Warpechowski, diretor Comercial da Letsara Transportes

de recuperação após anos de crise, o que pode contribuir para fortalecer o comércio regional e, conseqüentemente, aumentar a demanda pelo modal rodoviário”, interpreta Gladys Vinci, agregando otimismo.

Potencial diferente conforme o país do Mercosul

O modal rodoviário é competitivo no Mercosul, mas sua eficiência e custo variam de país para país. Segundo o diretor Comercial da Hércules, Brasil e Argentina têm redes rodoviárias bem desenvolvidas, mas com desafios regionais em termos de infraestrutura e segurança. Já o Paraguai tem um sistema mais limitado, o que pode tornar o rodoviário menos competitivo em algumas áreas, enquanto o Uruguai se destaca por uma infraestrutura de qualidade e segurança. Cada país tem suas nuances, argumenta Fritsch, e a escolha do modal rodoviário deve considerar fatores como qualidade da infraestrutura, custos operacionais, segurança e regulamentação.

Janaína Araújo analisa que cada país tem suas nuances, mas o rodoviário é competitivo em todos os países do Mercosul. “Observe a participação do modal rodoviário no Paraguai e no Chile, por exemplo. A localização geográfica do Paraguai, bem como a matriz de cargas, favorece o modal rodoviário, o que não é uma verdade absoluta para o Chile” explica a CEO do Grupo Tora.

Gladys Vinci corrobora com a visão de que o modal rodoviário não é igualmente competitivo em todos os países do Mercosul, pois cada país apresenta suas próprias particularidades, como processos, situações políticas e momentos socioeconômicos distintos. Diversos fatores influenciam as negociações e a demanda pelo modal, criando ciclos de alta e baixa.

Warpechowski, diretor da Letsara, pondera que mesmo oscilando o potencial de cada país, a capacidade do setor se adequar às variações de demanda assegura sua forte presença mercadológica. Ele agrega que o grande desafio é buscar o equilíbrio nos segmentos operados para garantir a ocupação dos ativos nos fluxos de exportação e importação.

Cargas mais transportadas pelo rodoviário

A preferência pelo modal rodoviário igualmente pode ser justificada pelos segmentos abrangidos. São mercadorias perecíveis, produtos de alto valor agregado, cargas sensíveis e aquelas que demandam entrega ágil e flexível. O transporte de cargas fracionadas, produtos de consumo, cargas perigosas, cargas refrigeradas, e mercadorias de distribuição local ou regional, são outras formas de se compreender esta hegemonia. Existe ainda, a percepção da demanda do mercado por entrega porta a porta, flexibilidade de atendimento e *transit time* compatível com a solução rodoviária.

Ao lado exemplificamos produtos cujo enquadramento abarca as referências acima apontadas:



- Peças de vestuário.
- Mercadorias alimentícias que não exigem condições especiais.
- Produtos eletrônicos de pequeno porte.
- Produtos químicos industriais.
- Combustíveis (gasolina, diesel).
- Gás comprimido ou liquefeito.
- Produtos farmacêuticos sensíveis.
- Produtos alimentícios frescos (frutas, legumes, carnes).
- Laticínios (leite, queijos).
- Medicamentos sensíveis à temperatura.
- Peças de reposição para máquinas industriais.
- Equipamentos eletrônicos de alta demanda (ex. celulares, computadores).
- Encomendas expressas (documentos, pacotes pequenos).
- Alimentos processados, bebidas.
- Produtos de higiene e limpeza.
- Produtos de eletrodomésticos.
- Peças e componentes industriais.
- Máquinas agrícolas ou de construção.
- Ferramentas e equipamentos para pequenas indústrias.
- Equipamentos esportivos durante eventos ou temporadas.
- Produtos agrícolas sazonais.
- Móveis e artigos de decoração.
- Equipamentos de escritório e móveis comerciais.
- Materiais de construção em quantidades médias.
- Entregas a supermercados ou mercados locais.
- Entregas de correios e encomendas.



MULTILOG



Soluções
completas
e integradas
para conectar
seu negócio
a inúmeras
possibilidades.

Há mais de 28 anos, atuamos de forma especializada, oferecendo vantagens em serviços como: **transportes, centros de distribuição, armazéns alfandegados e portos secos de fronteira.**

Conte com um dos principais operadores logísticos do Brasil.



**Presente do
Nordeste ao
Sul do país**



2.2 milhões
de m² de
armazenagem



35
unidades



2.800
colaboradores



**Mais
de 350
licenças**



AEO
Authorized Economic Operator
Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado

Acesse e saiba mais.
www.multilog.com.br

Ponte Internacional de São Borja sob leilão

Estratégica para a circulação de bens e serviços entre o Brasil e a Argentina, a Ponte Internacional de São Borja integra a carteira de concessões rodoviárias do Ministério dos Transportes. O edital com as regras do leilão foi publicado em 06 de novembro, prevendo aportes da ordem de US\$ 99 milhões (Capex + Opex). De acordo com o projeto, o certame tem como critério o maior valor de outorga, sendo o mínimo US\$ 40,8 milhões. A sessão pública para abertura das cartas-propostas será realizada em 7 de janeiro.

A Ponte Internacional de São Borja e seus acessos tem 16 quilômetros de extensão, sendo fruto de um acordo binacional assinado em 1989. Cerca de 23% das operações comerciais entre os dois países utilizam esta ligação. “A Ponte de São Borja e Santo Tomé é um importante corredor logístico, que foi concedido há 29 anos. Lançamos um novo edital para concessão do trecho, um projeto muito mais moderno e que trará inúmeros benefícios para os dois países”, destacou a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse.

Além do Ministério dos Transportes, o Itamaraty participou ativamente das negociações com as autoridades argentinas para a formatação do novo projeto. Receita Federal, Ministério da Agricultura e Pecuária e Polícia Federal também participam da



Comissão Mista Argentina-Brasileira para a Ponte Internacional Santo Tomé-São Borja.

Investimentos previstos

O novo contrato de concessão terá duração de 25 anos. Durante o período, a futura concessionária deverá realizar um conjunto de intervenções para recompor e aprimorar as características técnicas e operacionais das estruturas físicas da Ponte Internacional.

Também será de responsabilidade da concessionária a manutenção tanto do trecho situado em território brasileiro quanto do localizado em solo argentino. Entre as obras a serem executadas, estão a construção de faixas de acesso, uma nova área para veí-

culos apreendidos, pátio para caminhões e instalação de um novo sistema de iluminação.

Dentre as inovações do projeto, destaque para a Operação do Centro Unificado de Fronteira (CUF), que responde pelo atendimento dos veículos de carga internamente e serviços de suporte às atividades de desembarço alfandegário, além de inspeções e verificações exigidas pelos órgãos públicos. A proposta prevê ainda degraus tarifários associados ao Capex, o fator de desconto associado aos serviços obrigatórios e os investimentos em Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT), voltado ao desenvolvimento de produtos e serviços pertinentes à infraestrutura rodoviária.

Zanella

Advogados Associados | OAB/RS nº 164



Mais de 40 anos dedicados ao transporte

Assessoria jurídica da ABTI, a Zanella Advogados Associados atua desde 1984, fornecendo especialização e soluções jurídicas personalizadas para o setor do transporte internacional. Com sólida experiência, nossa equipe está preparada para atender as demandas relacionadas ao comércio exterior, trânsito aduaneiro e contratos internacionais, garantindo segurança jurídica em operações transnacionais e contribuindo para o desenvolvimento e a competitividade do setor no mercado global.

EXPERTISES

• DIREITO CIVIL • TRIBUTÁRIO • ADMINISTRATIVO • SOCIETÁRIO • EMPRESARIAL
• TRABALHO • AMBIENTAL • FAMÍLIA E SUCESSÕES • COMPLIANCE • LGPD

*Seu direito.
Nosso dever.*

Zanella

☎ 51 3369 4300 @ @zanella.advogados 🌐 zanella.adv.br

📍 R. Manoelito de Ornelas, 55 - 2001 | Porto Alegre - RS

ABTI promove sexta edição do Congresso Itinerante de Transporte Rodoviário Internacional



Cumprindo com seu propósito de mobilizar diferentes bases das atividades do transporte rodoviário internacional de cargas, a ABTI promoveu em 07 de novembro, na cidade de Jaguarão/RS, a sexta edição de seu Congresso Itinerante de Transporte Rodoviário Internacional. O evento foi realizado na

sede social da AABB e contou com a presença de cerca de 100 pessoas, além de ter sido transmitido pelo youtube.

Gladys Vinci, vice-presidente executiva da Associação, abriu os trabalhos agradecendo os apoios recebidos e destacando a importância de oportunizar o acesso a temas técnicos inerentes ao setor.

lho da Instituição voltado para o planejamento de infraestrutura de transportes, tendo o suporte do Observatório Nacional de Transporte e Logística, que aporta informações que subsidiam as decisões de planejamento. Lilian Soares também apresentou a primeira versão de um simulador de transporte internacional, cujo desenvolvimento é fruto de convênio com a ABTI. Nesta etapa do trabalho, foram inseridos dados exclusivamente do transporte entre Brasil e Uruguai, onde qualquer interessado pode saber todos os documentos, licenças e requisitos para realizar operações de transporte entre os dois países. Segundo ela, na continuação serão incluídos os demais países do Mercosul.

Lilian Soares, da Infra S/A



Simulador de transporte internacional

O primeiro painel foi apresentado por Lilian Campos Soares, superintendente de Inteligência de Mercado da INFRA S/A. Ela explicou o traba-



Engenheiro Henrique Coelho, do DNIT

O projeto da nova ponte internacional de Jaguarão

O engenheiro do DNIT, Henrique Otto Coelho, responsável pela fiscalização e acompanhamento da construção da segunda ponte de Jaguarão, trouxe detalhes do projeto. Inicialmente esclareceu que a obra da travessia e o acesso à mesma pelo lado brasileiro, serão investimentos custeados pelo Brasil. Coelho detalhou que o empreendimento totaliza 19,5 km de extensão, incluindo os acessos e a projeção é de que seja concluído em 42 meses. O vão central da ponte tem 300 metros. O engenheiro assinalou que o projeto conta com a construção de um novo recinto alfandegado, com capacidade para 375 veículos, a ser executado após a implantação da parte rodoviária.

Multilog em Jaguarão

De modo complementar ao tema do projeto da nova ponte coube aos executivos da Multilog, Francisco Damilano e

Roberto Gomes, versar sobre as operações da concessionária nesta fronteira. Eles informaram que a empresa está investindo na ampliação do pátio, visto que em 2024 a taxa de ocupação do terminal é de 95%. Igualmente acrescentaram que para agilizar o processo de acesso ao porto seco deverá ser instalada uma segunda balança. Outra informação trazida ao público foram os tempos médios de 2024 na importação (13;54min) e na exportação (9;52min).

As apresentações trazidas sobre a infraestrutura do TRIC em Jaguarão serviram para prestar uma homenagem a Flávio Renato Ança Evaristo, falecido em 2021 por COVID, que por longo tempo atuou com destaque como gerente operações da ELOG nos portos secos de Uruguiana e Jaguarão,

Responsabilidade Social

Em seu compromisso de disseminar o papel do transporte de cargas no enfrentamento da exploração sexual de crianças e adolescentes ao longo das rodovias, a ABTI convidou a Childhood Brasil para explicar suas ações. Eva Dengler, superintendente de programas da Entidade, destacou o relevo da ONG no país. Ela contextualizou o problema na sociedade brasileira, e trouxe um enfoque específico ao ambiente das estradas, onde até mesmo o tráfico de crianças acontece. A superintendente diagnosticou



Adilson Valente, inspetor da Receita Federal

que o motorista de caminhão é o principal aliado desta causa nas rodovias, por sua condição observadora.

Na sequência foi apresentado o case da Tora Transportes, a cargo de Warney Silva e Larissa Fernandes, da área de gestão de pessoas da empresa. Eles explicaram como a empresa promove a integração de seus motoristas ao assunto, havendo inclusive um dia de mobilização nacional, no qual os clientes da Tora são envolvidos para aderir a esta causa.



Roberto Gomes, executivo da Multilog

Gestão Coordenada de Fronteiras e Programa OEA

Coube a Adilson Valente, inspetor da Receita Federal em Santana do Livramento, abordar os temas aduaneiros do Congresso. Ele explicou que o Programa de Operador Econômico Autorizado de forma abrangente visa contemplar a maioria dos envolvidos no comércio exterior, que fazem as coisas certas. Para tanto, precisam observar padrões internacionais de conformidade. Uma vez certificados, passam a ter um tratamento mais ágil no controle aduaneiro. Segundo Valente, os operadores OEA têm redução nas inspeções de importação, prioridade e agilidade no processo de transposição de fronteiras, além de contar com uma atuação cooperada para corrigir erros. Ele informou que no Brasil 84 transportadoras têm esta certificação.

Sobre os recentes estudos referentes à gestão coordenada de fronteiras, Valente relatou que o objetivo é otimizar a coordenação dos organismos internos de controle nas fronteiras, articulando a mesma visão para todas as autoridades dos demais países. O inspetor tem como visão de futuro a automação dos despachos de importação/exportação e trânsito, para toda a cadeia logística OEA, agregando ainda que as inspeções dos países serão conjuntas.

Cláusula de repetição nos seguros de transporte internacional

O relato de impasses, envolvendo seguradoras uruguaias, que têm agido regressivamente em

casos de sinistros envolvendo transportadores ou seus sub-rogados brasileiros, suscitou trazer o tema para 6º Congresso. Coube à diretora da Corretora Rodosul Seguros, Joseane Severo, abordar o tema.

Inicialmente ela confirmou que o RCTRC-Internacional tem cláusula que assegura a inclusão de subcontratados. Por outro lado, seguradoras uruguaias estão agindo regressivamente contra transportadores ou sub-rogados, descumprindo acordos bilaterais que tem o peso de lei. Severo destacou que a Superintendência de Seguros Privados – SUSEP pode interceder em favor de segurados. Finalizando, a diretora da corretora alertou que as empresas devem adotar estratégias legais e ações administrativas para evitar contenciosos jurídicos neste assunto.



Joseane Severo, diretora da Rodosul Seguros

Ao final das palestras a vice-presidente da ABTI, Gladys Vinci, agradeceu aos que compareceram ou assistiram ao evento pelo youtube, destacando ainda a importância dos temas trazidos para o 6º Congresso, abrilhantados por seus painelistas. Expressou especial reconhecimento aos patrocinadores (veja quadro) e apoiadores que se engajaram nesta nova jornada técnica da Associação.

PATROCINADORES

- ◆ Multilog s/a
- ◆ Rodosul Administradora e Corretora de Seguros Ltda
- ◆ Sintracergs - Sindicato dos Cegonheiros do Rio Grande do Sul

APOIADORES

- ◆ Amaro Transportes e Logística Ltda
- ◆ Sicredi Essência
- ◆ Associação dos Despachantes, Exportadores e Transportadores de Jaguarão e Rio Branco
- ◆ Receita Federal do Brasil – RFB
- ◆ Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT
- ◆ Childhood Brasil - Programa na Mão Certa
- ◆ Observatório Nacional de Transporte e Logística – ONTT

Embaixadores do Transporte

Ao longo da realização do Congresso três personalidades foram distinguidas com a condecoração de Embaixador do Transporte Rodoviário Internacional, honraria concedida pela ABTI para destacar a atuação de pessoas em prol do setor.

A primeira a ser condecorada foi Adriana Moraes, administradora da aduana de Rio Branco desde 2020. Foram mencionadas suas realizações, como o corredor exclusivo para caminhões e a otimização da infraestrutura do pátio de estacionamento, além de seu compromisso com o diálogo entre os setores público e privado.

O segundo homenageado foi André Gallas. Ele tem 37 anos de experiência na Receita Federal do Brasil, sendo 18 deles dedicados à área aduaneira. Presentemente supervisiona o Porto Seco de Jaguarão, destacando-se por ter uma visão ampla sobre as operações aduaneiras e seu impacto na fluidez das transações comerciais.

A terceira condecoração foi para Adilson Valente, ex-coordenador brasileiro do SCTCOF. Recentemente ele cumpriu papel central no sucesso do projeto Gestão Coordenada de Fronteiras, contribuindo com uma visão estratégica que equilibra segurança e eficiência. Valente é reconhecido pela dedicação ao desenvolvimento de processos mais inteligentes e integrados, e por seu entendimento de que a agilidade é a chave para o futuro das operações.



1 - Adriana Moraes, Aduana de Rio Branco;
2 - André Gallas, da Receita Federal;
3 - Adilson Valente, da Receita Federal

Visita ao Terminal Alfandegado de Jaguarão

O Porto Seco de Jaguarão recentemente passou por nova licitação. A Multilog prosseguirá nas operações do terminal. No dia do 6º Congresso ITRI foi realizada uma visita técnica ao local. Roberto Gomes, gestor do Porto Seco, e Francisco Damilano, gerente das operações da Multilog receberam os visitantes e fizeram uma apresentação do terminal e sua movimentação.

O local está enfrentando um esgotamento de sua capacidade de estacionamento, ocasionando filas no acostamento da BR nas imediações do terminal.

Gomes discorreu sobre as circunstâncias deste problema. Atualmente o terminal dispõe de 180 vagas. E até 2026 outras 100 serão disponibilizadas. Segundo ele, algumas empresas têm usado o pátio como estacionamento, retardando sua saída do local.

Gladys Vinci, vice-presidente da ABTI, sustentou que o recinto não deve ser usado como estacionamento privado, pois esta não é sua função, defendendo que sejam envidados esforços para resolver o problema, visto que apenas dentro de dois anos haverá a ampliação do terminal.

Expectativas com a **segunda ponte** de Jaguarão

Um projeto alentado há mais de uma década nas cidades de Jaguarão/BR e Rio Branco/UY chegou a um desfecho no segundo semestre de 2024. Em setembro passado técnicos do DNIT estiveram no local onde ela será construída, e os primeiros aspectos materiais do empreendimento surgiram. Porém no mês de outubro o Ministério do Planejamento publicou decreto contingenciando recursos na área de infraestrutura, com vistas ao cumprimento da meta fiscal do Brasil. E entre os cortes, se encontra a verba destinada às primeiras ações da obra. O trabalho nem começou, e o dinheiro encurtou. Um novo aporte deve ser feito apenas em 2025.

Por ocasião do 6º Congresso ITRI a ABTI esteve reunida com o prefeito de Jaguarão, Rogério Cruz, no dia 08 de novembro. Acompanharam a audiência o auditor fiscal Adilson Valente e o presidente da Associação dos Despachantes, Felipe Seabra. O prefeito revelou incertezas quan-

to aos benefícios que a cidade vai colher a partir da nova ponte. Se por um lado o desvio do tráfego de caminhões da planta urbana é um aspecto positivo, o ponto onde se dará o acesso para a nova ponte dista cerca de seis quilômetros da cidade. E o percurso rodoviário até a nova ponte será em área ainda mais afastada da cidade. Para o prefeito, os efeitos econômicos serão muito pequenos, sobretudo a curto e médio prazo. Cruz diz não compreender as razões técnicas dos projetistas, que sustentam ser aquele ponto do rio o mais adequado para a construção de uma travessia. Ao olhar para o mapa, constata que a cidade de Rio Branco terá melhor oportunidade de agregar desenvolvimento



Rogério Cruz (centro), prefeito de Jaguarão, destacou a importância do TRIC para a cidade

econômico com a ampliação da atividade transportadora, pois o acesso rodoviário no lado uruguaio ainda se dará na planta urbana da cidade coirmã.

Rogério Cruz reconhece que o turismo e o transporte de cargas são pilares econômicos da cidade, porém expressa que a expectativa da melhoria da infraestrutura de transporte poderá não refletir em avanços significativos para a atividade produtiva de sua comunidade.



O SINDICATO DOS CEGONHEIROS TRANSPORTANDO SONHOS EM TODO O BRASIL E PAÍSES DO MERCOSUL.

AV. ELY CORREA, 1607 1º ANDAR - BAIRRO DONA MERCEDES - GRAVATAÍ - CEP: 94.180-212

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.



PLANALTO RENOVA FROTA E ELEVA O PADRÃO DE VIAGENS COM ÔNIBUS G8 PARADISO 1800DD COM CHASSI VOLVO



Sempre buscando oferecer conforto, segurança e qualidade aos passageiros, confirmando uma trajetória de mais de 76 anos no setor de transporte rodoviário, a Planalto Transportes, uma das líderes no segmento no Rio Grande do Sul, inicia a renovação de sua frota com a aquisição de novos ônibus modelo G8 double decker, equipados com o inovador chassi Volvo.

Os novos modelos que são integrados à frota representam um marco na modernização do transporte rodoviário, proporcionando aos passageiros uma experiência de viagem sem precedentes em conforto, segurança e tecnologia.

O Paradiso 1800DD se destaca por seu design aerodinâmico e contemporâneo, projetado para oferecer uma viagem mais suave e eficiente. O interior do veículo foi planejado para maximizar o conforto dos passageiros, incluindo poltronas ergonômicas, cortinas individuais, luzes de leitura direcionadas e um sistema de climatização independente de última geração.

A configuração deste modelo compõe 9 poltronas leitos no primeiro piso, 12 poltronas executivas e 44 convencionais no piso superior. Além disso, o ônibus está equipado com uma

poltrona eletrônica de acessibilidade, reforçando o compromisso com a inclusão.

Montado sobre o chassi Volvo B510R, o novo G8 combina potência e eficiência energética, garantindo uma operação segura e confortável. Este modelo é reconhecido por sua robustez e confiabilidade, e incorpora sistemas avançados de assistência ao motorista, como o controle de estabilidade eletrônica de quinta geração e o freio motor VEB (Volvo Engine Brake), que oferece 30% mais de força na frenagem, aumentando significativamente a segurança nas estradas.

Os novos ônibus são equipados com o motor Euro 6, que não apenas cumpre, mas supera as normas atuais de emissões, reforçando o compromisso da Planalto Transportes com práticas ambientalmente responsáveis e a redução da pegada de carbono.

Em breve os novos G8 estarão em operação nas principais rotas da Planalto Transportes no Rio Grande do Sul, oferecendo aos passageiros uma experiência de viagem aprimorada e reafirmando a posição da empresa como líder em inovação e qualidade no transporte rodoviário.

Certificação OEA:

Um Caminho Estratégico para Transportadores e Operadores Logísticos que operam no mercado internacional

A Certificação OEA (Operador Econômico Autorizado) da Receita Federal do Brasil é uma oportunidade estratégica para empresas de transporte e logística, importadores e exportadores, terminais e armazenadores de carga, bem como fabricantes e fornecedores que integram a cadeia global do mercado internacional. O operador logístico detentor dessa certificação se destacará em breve no mercado, tornando suas operações mais ágeis, seguras e competitivas no comércio internacional. Esse reconhecimento não é apenas um selo de conformidade, mas uma poderosa ferramenta para otimizar processos e reduzir custos operacionais, além de fortalecer a transparência e a confiança nas operações de comércio exterior.

Benefícios da Certificação OEA para o Transportador e Operador Logístico

Obter a certificação OEA é um marco para qualquer empresa no setor de logística. Os benefícios incluem:

- Redução de Custos Operacionais: A certificação possibilita uma redução significativa nos custos de operação, especialmente nas etapas de importação e exportação, ao agilizar processos e aumentar a eficiência no tráfego de mercadorias.

- Processos Aduaneiros mais Ágeis: Empresas certificadas OEA têm prioridade no tratamento de suas mercadorias pela Receita Federal, o que garante maior velocidade nas liberações aduaneiras, reduzindo o tempo de espera e aumentando a competitividade no mercado.
- Maior Competitividade Internacional: A certificação OEA coloca a sua empresa em um nível diferenciado, com maior reconhecimento no mercado internacional. Ela é um passaporte para uma relação de confiança com parceiros comerciais e autoridades alfandegárias, favorecendo negociações internacionais.

Um Diferencial para Operadores Logísticos no Transporte Terrestre

Para transportadores que atuam com importação e exportação terrestre, a certificação OEA se torna um diferencial crucial. A estratégia de se tornar um operador certificado pode garantir um tratamento prioritário pela Receita Federal, facilitando a liberação de cargas e otimizando a logística de transporte. Esse processo ainda está em aperfeiçoamento na receita.



Por Márcio Medeiros

CFO da Ghelere Transportes, Professor de Pós-Graduação do Ibmec e do IGCP. Autor de Livros e pesquisador do tema de Governança, Gestão de Riscos, Compliance, Administração Estratégica e finanças.

Esse tratamento diferenciado pode ser decisivo para os transportadores, pois oferece não apenas maior eficiência, mas também maior segurança nas operações, fator vital para quem atua no transporte de mercadorias entre países, especialmente na integração regional da América do Sul.

A Certificação OEA e a Integração Regional no Mercado Sul-Americano

Com o crescimento do comércio no continente, a certificação OEA se torna ainda mais relevante. Ela promove a harmonização dos padrões de segurança e controle entre os países da América do Sul,

um passo essencial para a integração comercial regional. Ao adotar práticas de segurança e compliance alinhadas aos padrões internacionais, os transportadores brasileiros ganham competitividade e contribuem para o fortalecimento das relações comerciais no bloco.

Além disso, a certificação OEA estabelece um padrão profissional que impulsiona a melhoria contínua dos transportadores. A adoção de boas práticas de gestão, compliance e controle não só facilita a integração com outros países da região, como também eleva a reputação do Brasil no mercado internacional.

Implementando um Sistema Eficiente de Gestão de Compliance e Riscos

Para garantir a conformidade com os requisitos da certificação OEA, é essencial que as empresas implementem sistemas de gestão de compliance e riscos bem estruturados. Esses sistemas devem incluir:

- Políticas e Procedimentos Claros: Estabelecer normas internas que garantam que todas as operações sejam realizadas dentro dos parâmetros legais e éticos estabelecidos.
- Comunicação fluida: Praticar uma comunicação regular, didática, simples e fluida com os profissionais e agentes, visando promover a adoção de integridade, boas práticas e reforço positivo de condutas probas.
- Mecanismos de Monitoramento e Controle: Acompanhamento constante para assegurar que todas as etapas do processo de transporte estejam em conformidade,

A certificação OEA representa mais do que um selo de conformidade: é uma oportunidade de transformar o processo logístico, reduzir riscos, aumentar a competitividade, promover a integridade e fortalecer a posição de sua empresa no mercado internacional.



com revisões periódicas e auditorias internas.

- Treinamento Contínuo de Profissionais: A capacitação dos profissionais envolvidos nas operações de comércio exterior é fundamental para garantir o cumprimento das normas e práticas recomendadas, além de reforçar a cultura de prevenção à corrupção e práticas ilícitas.

Regras de Conduta e o Ambiente Ético nas Operações Logísticas

Estabelecer regras de conduta claras é essencial para promover um ambiente de trabalho ético e responsável. A certificação OEA exige que as empresas implementem políticas rígidas contra práticas como corrupção, suborno e concorrência desleal. Ao adotar essas práticas, as empresas não apenas garantem a conformidade com a Receita Federal, mas também contribuem para um mercado mais justo e transparente e para a integridade das suas empresas.

Comentários Finais

São vários os desafios e dificuldades enfrentadas pelos operadores logísticos em negociações internacionais, tais como: barreiras regulatórias e aduaneiras, custos e flutuações cambiais, coordenação da cadeia de suprimentos e riscos de segurança e compliance.

Investir na certificação OEA é um passo estratégico para operadores logísticos que buscam melhorar seu sistema de gestão de riscos, qualidade e a eficiência de suas operações e melhorar sua governança das operações. Ela representa mais do que um selo de conformidade: é uma oportunidade de transformar o processo logístico, reduzir riscos, aumentar a competitividade, promover a integridade e fortalecer a posição de sua empresa no mercado internacional. Cabe ressaltar que uma parte dos benefícios trazidos em decorrência da certificação OEA ainda não tiveram sua adoção definitiva pela Receita Federal, mas será questão de tempo. Aproveite enquanto não existe fila ou restrição de números de empresas, até o momento.

Somos a **Transpocred**,
A **instituição financeira cooperativa** do segmento
de transporte, logística
e correios.



Investir em você, no seu negócio e no segmento

Invista na Transpocred e aproveite rendimentos competitivos com a segurança e confiança de um sistema sólido.

Conheça nossas opções de investimentos:



RDC Pré-fixada



RDC Pós-fixada



LCI - Letra de Crédito Imobiliário



Aplicação Programada



IPCA+



Cota Capital



Poupança



Proteção para você e para seus bens

Com os nossos seguros, você garante segurança e tranquilidade para o seu patrimônio e sua família.

Conheça nossas opções de seguros e escolha a cobertura ideal para suas necessidades.

VIDA

AUTOMÓVEL

EMPRESARIAL

RESIDENCIAL

FROTA

PRESTAMISTA

2025 com menos imposto! **Você está preparado para pagar** **menos no próximo ano?**

Explorar o cenário tributário pode ser complicado, mas com a Milk Advocacia ao seu lado, você descobrirá as soluções que precisa para impulsionar o seu negócio.

Nossa experiência em consultoria tributária abrirá portas que potencializam seus resultados e garantem segurança em cada escolha. Permita que a Milk Advocacia conduza sua trajetória em direção ao sucesso.

Entre em contato e conheça as estratégias ideais para o seu crescimento.



Inteligência Artificial está transformando nossas vidas

O termo, por si só, impacta os humanos. A presunção básica é de que a formulação de um recurso tecnológico artificial ao qual se imputa a inerente capacidade humana de ser inteligente representa algo poderoso. E o poder pode ser uma ameaça. Conhecê-la um pouco melhor ajuda a desmistificar sua contribuição para a humanidade.

Como e quando surgiu a Inteligência Artificial?

Mas afinal, quando surgiu a Inteligência Artificial? A história da IA tem diversos personagens, todos com a vontade de desenvolver uma máquina que tivesse a capacidade de pensar e agir como um ser humano.

Um dos mais célebres personagens foi Alan Turing. Em 1950, ele publicou um estudo focado exclusivamente em Inteligência Artificial, propondo que não era correto especular se as máquinas poderiam pensar, mas sim se elas poderiam se comportar como humanos.

Logo depois, o conceito de IA começou a ser reconhecido e membros da comunidade científica da época formalizaram um termo na conferência de Dartmouth, com a missão de desenvolver máquinas inteligentes.

O que é a Inteligência Artificial e como ela funciona?

A Inteligência Artificial é a capacidade que soluções tecnológicas têm de simular a inteligência humana, realizando determinadas atividades de maneira autônoma e aprendendo por si mesmas, graças



ao processamento de um grande volume de dados que recebem de seus usuários.

Mas como funciona a Inteligência Artificial? Essas máquinas inteligentes combinam grandes volumes de dados, alimentados constantemente por humanos, e algoritmos inteligentes para ler e interpretar padrões. Isso faz com que o seu processo de aprendizado e, consequentemente, de ensino, seja muito eficiente.

Os três tipos de IA

Não existe um tipo único de Inteligência Artificial, já que as ferramentas são muitas, com diferentes

graus de sofisticação. Para facilitar a compreensão, a IA é dividida em três diferentes subáreas, de acordo com as funções que é capaz de desempenhar.

Inteligência Artificial Fraca ou IA Limitada

O primeiro tipo de IA é a Inteligência Artificial Limitada, ou ANI, que é conhecida como "IA fraca" (em inglês, "Weak AI") ou ainda "Inteligência Artificial Estreita". São máquinas que armazenam grande volume de dados para fazer cálculos

e desempenhar suas tarefas específicas. Elas estão presentes no reconhecimento facial ou no sistema de atendimento de uma empresa, personificado por meio de um chatbot.

Inteligência Artificial Forte ou IA Geral

A subárea IA Geral, ou AGI, é considerada a "Inteligência Artificial Forte" (do inglês, "Strong AI"), ou "nível humano", e trabalha de maneira semelhante ao ser humano, podendo reagir a estímulos. São aplicações que executam uma variedade de tarefas e têm a habilidade de atribuir estados mentais a si mesmas ou a humanos.

Superinteligência Artificial

A terceira subárea é a da Superinteligência Artificial, ou ASI (do inglês, "Artificial Superintelligence"), ainda em fase de estudos. A previsão é que sua inteligência seja superior à humana, capaz de realizar tarefas impossíveis aos seres humanos. É nesta subárea da Inteligência Artificial que se concentra grande parte de suas profecias controversas, como a de chegarmos à imortalidade ou de um mundo dominado por máquinas.

Impactos da Inteligência Artificial

Nós já estamos vivendo em um mundo onde as máquinas podem fazer coisas que antes somente nós humanos éramos capazes de fazer. Em alguns casos, esses sistemas não humanos podem realizar melhor determinadas tarefas que nós mesmos.

Na sociedade: Os impactos da Inteligência Artificial na sociedade são enormes: ela já pode mimetizar a fala humana, traduzir línguas, redigir contratos de maneira mais veloz e eficiente e até mesmo ganhar uma partida de xadrez de um ser humano.

No cotidiano das pessoas: Imagine que, na área da educação, o uso da Inteligência Artificial vai permitir que um aluno possa estudar em qualquer lugar do mundo, a qualquer hora. E de maneira muito mais eficiente, pois os conteúdos serão disponibilizados de acordo com as necessidades individuais de aprendizado.

A IA também está mudando o nosso entretenimento. Especificamente na música, há pouco tempo foi apresentado um software que cria, segundo alguns parâmetros, músicas personalizadas de acordo com o pedido e o sentimento dos usuários.

Na economia e no mercado financeiro: O setor financeiro tem confiado cada vez mais nessa tecnologia para alavancar investimentos, influenciar a tomada de decisões e otimizar seus processos.

Alguns exemplos do uso da Inteligência Artificial no mercado financeiro são a utilização do machine learning para a análise de risco e previsões do risco de falência, retornos e lucros. Para fundos de investimentos, a IA ajuda na criação de portfólio e análise de sentimentos das notícias do mercado. No caso do trading, são usados robôs com parâmetros pré-definidos para operar a compra e venda de ativos.

Nas empresas e nos negócios: A Inteligência Artificial nos negócios também tem se mostrado bastante eficiente para o enfrentamento da crise. Seja na indústria ou no varejo, empresas que criaram e processaram dados de maneira proativa puderam aumentar os seus lucros operacionais. As empresas que entraram na pandemia apoiadas em bases de dados foram capazes de entender melhor as mudanças do mercado e crescer no ambiente digital-first, por meio de novos produtos, serviços e modelos de negócios considerados relevantes para seus clientes.

No mercado de trabalho: Um dos temas mais polêmicos relacionados a essa tecnologia é o impacto da Inteligência Artificial no mercado de trabalho. Algumas previsões indicam riscos de substituições em massa de muitos postos de trabalho e outras pregam os efeitos positivos com a criação de novas ocupações. Apesar das opiniões controversas, a IA demandará a requalificação dos trabalhadores e as ocupações mais suscetíveis serão aquelas que têm como base tarefas de rotina, sejam elas físicas ou cognitivas.

O que se pode esperar da IA no futuro?

As perspectivas sobre a utilização da Inteligência Artificial no futuro não param de surpreender. Em breve, estima-se que todos os eletrodomésticos se comunicarão conosco: geladeiras estarão conectadas ao mercado do bairro para que nunca falte o que você deseja, enquanto monitores conectados ao seu corpo acompanharão a sua saúde e dispensarão os tradicionais exames de rotina. É a chamada Internet das Coisas.

O mais impressionante é que parece não haver limites para o futuro da IA: as máquinas continuarão aprendendo com os dados que são fornecidos, não por programadores, mas por bilhões de pessoas ao redor do planeta.

O homem deve ter medo da inteligência artificial?

Entretanto, pensamentos catastróficos vão ainda mais longe. Muitos acreditam que a IA apresenta um perigo real para a humanidade e que ela pode vir a dominar o mundo no futuro. A crença é de que as máquinas possam desenvolver uma inteligência superior à dos homens, a chamada superinteligência, o que representaria um problema. Mas essa teoria parece ir por água abaixo quando consideramos que a Inteligência Artificial é muito especializada em determinados tipos de tarefas e não tem a mesma versatilidade dos humanos, que desenvolvem uma compreensão do mundo ao longo dos anos que nenhuma IA alcançou.

Compilação feita tendo como fonte:
<https://www.tableau.com/pt-br/learn/articles/ai>



SUA CARGA SEMPRE SEGURA!

Corretora de seguros especialista em seguro de transporte internacional de cargas e logística.

Trabalhamos com as maiores seguradoras e reguladoras de sinistro no Brasil e América do Sul.

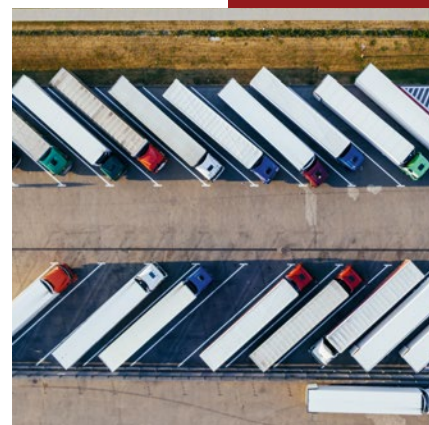
Foco e especialização nos seguros de transporte de carga internacional e nacional, carta azul, seguro ambiental, seguro de frota/veículos, seguro de vida e AP motoristas, seguro patrimonial.

**Entre em contato e solicite uma cotação.
Estamos prontos para atendê-los**

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

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

 rodosul@rodosulseguros.com.br



DESPOLUIR

Programa Ambiental do Transporte

CNT | SEST SENAT

Promovendo o desenvolvimento sustentável do transporte



plus



**RESPONSABILIDADE
SÓCIOAMBIENTAL**



www.despoluir.org.br

www.fetransul.com.br

No momento em que o mundo busca alternativas sustentáveis de crescimento, o transporte, atividade fundamental para o desenvolvimento do Brasil, assume sua responsabilidade em favor da qualidade de vida e do meio ambiente.

Venha fazer parte do DESPOLUIR e seja você também um disseminador de boas práticas socioambientais.

Ligue para um de nossos consultores e agende a **aferição gratuita** da sua frota:

PORTO ALEGRE

☎ (51) 98297.0129 • 98297.0424

CARAZINHO

☎ (54) 98134.0032

BENTO GONÇALVES

☎ (54) 98146.0066

Cordenonsi conquista Prêmio ANTT Destaques 2024

Nove transportadoras associadas à ABTI foram finalistas

A Transportes Cordenonsi recebeu em 10 de dezembro, o Prêmio ANTT Destaques 2024, na classe Transporte Rodoviário de Cargas, categoria TRC 3. Nesta graduação participam transportadoras com mais 499 veículos na frota. A solenidade de entrega ocorreu na sede da Agência, em Brasília/DF. A vice-presidente executiva da ABTI, Gladys Vinci, recebeu o Prêmio em nome da transportadora, que não pôde enviar representante ao evento. Ela parabenizou a empresa pela conquista, que reconhece o comprometimento com a excelência no setor.

A distinção é conferida a organizações cujas ações e iniciativas impactaram positivamente o setor regulado pela Agência Nacional de Transportes (ANTT), com destaque para as Concessionárias de Rodovias e Ferrovias e as transportadoras de passageiros e cargas.

Além de receber a condecoração, a Cordenonsi poderá utilizar o “Selo Prêmio ANTT Destaque” em seus materiais de divulgação. As demais finalistas (veja quadro) receberam menção honrosa no evento.

CrITÉRIOS da Agência

A iniciativa de distinguir empresas independe de inscrição por parte das mesmas. A ANTT seleciona os vencedores entre as cerca de 300 mil empresas cadastradas em seu sistema de registros. Os critérios técnicos são obtidos por meio dos



indicadores da Superintendência de Fiscalização - SUFIS e da Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário - SUROC

Os parâmetros aplicados ao setor de cargas estiveram alinhados ao conceito ESG (Ambiental, Social e Governança) como forma de incentivar as boas práticas e diminuir desigualdades. Entre os critérios, esteve o percentual de motoristas mulheres; não ter empregados em condições de trabalho análogos à escravidão, bem como os índices de turnover; estar ativo no RNTRC e ter realizado a revalidação obrigatória; e ainda, não ter sofrido penalidade de suspensão cautelar nos últimos dois anos.

No setor de passageiros também se levou em

conta o índice Monitriip e a representatividade no mercado.

A vice-presidente executiva expressa o reconhecimento da ABTI ao verificar que muitas associadas foram finalistas. Assinala ainda a percepção institucional da ANTT ao incluir o transporte de cargas e passageiros no Prêmio.

Finalistas associados à ABTI

- Grupo Ambipar
- ARTHOL
- Expresso Hércules
- Medical ALD
- Reiter Log
- SVD Transportes
- TK Logística
- TransZanini

E na classe Passageiros

- Reunidas

Transrodut investe em Uruguaiana



Instalações são na Rua 15 de Novembro 5050, bairro Rio Branco

do que eventuais inconsistências operacionais tenham providências antecipadas, fato que agrega maior tranquilidade ao cliente, no momento que recebe sua mercadoria.

A filial Uruguaiana também oferece ao mercado um serviço de logística, abrangendo carga, descarga, transbordo e armazenagem para empre-

sas que não possuam terminais na região e necessitem de tais operações. Em pouco tempo de expansão a transportadora consolidou que 100% das operações de logística sejam feitas por equipe própria. Para 2025 a Transrodut planeja novas expansões nesta unidade, agregando oportunidades ao mercado.

Presente em Uruguaiana há 11 anos, neste período a Transrodut dispunha apenas uma base administrativa para atender seus veículos na fronteira. Em 2024 a empresa, movida por decisão estratégica, investiu na expansão de sua estrutura local passando a contar com o controle total da operação, oferecendo mais qualidade aos seus clientes.

As novas instalações dispõem de uma área de 6000 m², composta de armazéns modernos, divididos em dois módulos independentes, equipados com sistemas de combates a incêndios, vigilância por câmeras, alarmes e monitoramento 24 X 7, além de um amplo pátio para estacionamento de veículos de grande porte.

Além disso, a nova filial Transrodut trouxe para a cidade uma melhor oferta na empre-

tabilidade, transferindo conhecimentos e técnicas que contribuem com o crescimento pessoal de seus colaboradores.

A qualificação das operações da empresa se expressa por meio do monitoramento de todas as cargas que chegam à filial (agregados e terceiros), permitin-



Novas instalações ficam em área de 6.000 m²

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	8h30 às 12h e das 13h30 às 18h		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	8h às 12h e das 14h às 18h48 Administrativo: 8h às 18h48 Aduaneiro: 7h30 às 13h e das 13h30 às 19h30 Portaria: 8h às 20h	Aduaneiro: 8h às 12h (sábado) Portaria de veículos: 8h às 20h	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	8h às 20h			
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	Valmir 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 ³	Autorizado	Autorizado	Item 2.2 da XVII Reunião Bilateral realizada em 20 e 21/05/2024
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 RCTRC- DI (danos a terceiros não transportados) deverá ser a mesma seguradora.

3 - Desde setembro, o cruzamento de bandeiras só é permitido com o uso de veículos de tração da bandeira do país pelo qual se transita

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

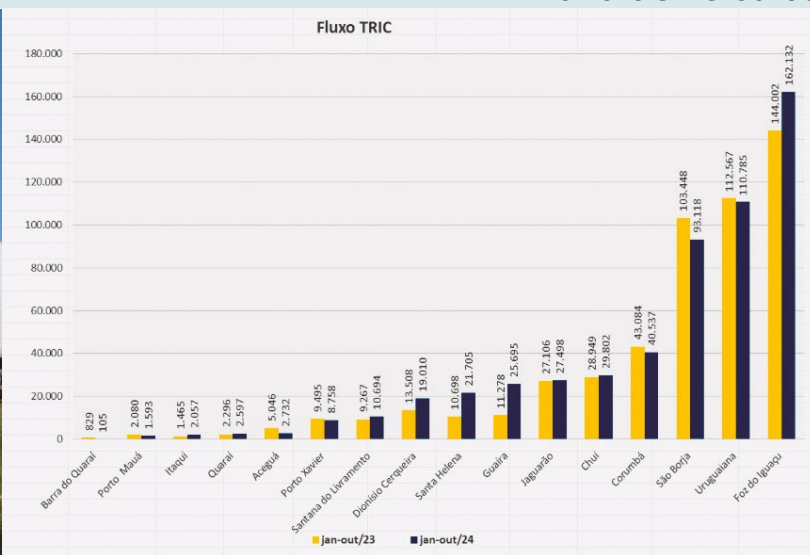
O movimento de caminhões com a Argentina está apenas 4% abaixo de 2023

Paraguai mantém tendência de alta no fluxo. Acumula 31% sobre o ano passado

 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-out 2023	jan-out 2024	Δ	set 2024	out 2024	Δ	out 2023	out 2024	Δ	nov/2022 out/2023	nov/2023 out/2024	Δ
Itaqui	Alvear	AR	Importação	1.335	1.145	-14,23%	78	103	32,05%	67	103	53,73%	1.537	1.192	-22,45%
			Exportação	130	912	601,54%	139	155	11,51%	12	155	0,00%	159	917	476,73%
			Total	1.465	2.057	40,41%	217	258	18,89%	79	258	226,58%	1.696	2.109	24,35%
			Impo vazio	195	9	-95,38%	0	2	0,00%	0	2	0,00%	195	9	-95,38%
			Expo vazio	596	627	5,20%	32	43	34,38%	22	43	95,45%	638	627	-1,72%
São Borja	Santo Tomé	AR	Importação	41.639	40.496	-2,75%	4.247	4.298	1,20%	3.265	4.298	31,64%	48.936	47.234	-3,48%
			Exportação	61.809	52.622	-14,86%	6.327	6.681	5,60%	6.313	6.681	5,83%	73.862	62.791	-14,99%
			Total	103.448	93.118	-9,99%	10.574	10.979	3,83%	9.578	10.979	14,63%	122.798	110.025	-10,40%
			Impo vazio	3.021	1.417	-53,10%	157	162	3,18%	579	162	-72,02%	3.808	2.018	-47,01%
			Expo vazio	981	844	-13,97%	71	49	-30,99%	176	49	-72,16%	1.264	1.106	-12,50%
Porto Xavier	San Javier	AR	Importação	6.364	5.198	-18,32%	259	392	51,35%	612	392	-35,95%	8.391	6.307	-24,84%
			Exportação	3.131	3.560	13,70%	760	759	-0,13%	259	759	193,05%	3.506	3.694	5,36%
			Total	9.495	8.758	-7,76%	1.019	1.151	12,95%	871	1.151	32,15%	11.897	10.001	-15,94%
D. Cerqueira	B. de Irigoyen	AR	Importação	5.414	10.877	100,91%	1.012	1.109	9,58%	489	1.109	126,79%	6.455	11.970	85,44%
			Exportação	8.094	8.133	0,48%	1.092	1.128	3,30%	573	1.128	96,86%	9.540	9.144	-4,15%
			Total	13.508	19.010	40,73%	2.104	2.237	6,32%	1.062	2.237	110,64%	15.995	21.114	32,00%
Uruguiana	P. de los Libres	AR	Importação	34.815	39.692	14,01%	4.392	4.985	13,50%	4.033	4.985	23,61%	42.128	46.937	11,42%
			Exportação	77.752	71.093	-8,56%	8.092	9.390	16,04%	7.600	9.390	23,55%	91.887	83.459	-9,17%
			Total	112.567	110.785	-1,58%	12.484	14.375	15,15%	11.633	14.375	23,57%	134.015	130.396	-2,70%
			Impo vazio	67.227	44.200	-34,25%	5.360	6.619	23,49%	6.442	6.619	2,75%	79.605	55.015	-30,89%
			Expo vazio	16.405	16.060	-2,10%	1.519	1.276	-16,00%	1.788	1.276	-28,64%	20.313	19.813	-2,46%
Porto Mauá	Alba Posse	AR	Importação	2	59	2850,00%	0	51	0,00%	0	51	0,00%	2	60	2900,00%
			Exportação	2.078	1.534	-26,18%	183	209	14,21%	59	209	254,24%	2.506	1.668	-33,44%
			Total	2.080	1.593	-23,41%	183	260	42,08%	59	260	340,68%	2.508	1.728	-31,10%
Foz do Iguaçu	Puerto Iguazu	AR	Imp.PTN	24.719	30.410	23,02%	2.973	2.844	-4,34%	2.725	2.844	4,37%	29.147	35.597	22,13%
			Exp.PTN	9.975	7.435	-25,46%	772	995	28,89%	871	995	14,24%	12.011	9.065	-24,53%
			Total	34.694	37.845	9,08%	3.745	3.839	2,51%	3.596	3.839	6,76%	41.158	44.662	8,51%
Foz do Iguaçu	Ciudad del Este	PY	Imp.PIA	21.816	27.217	24,76%	2.671	3.643	36,39%	2.262	3.643	61,05%	26.614	31.892	19,83%
			Exp.PIA	61.571	61.987	0,68%	6.255	7.023	12,28%	6.677	7.023	5,18%	74.396	75.534	1,53%
Foz do Iguaçu	P. Iguazu/C. del Este		Imp.OPN.PIA	25.921	35.083	35,35%	4.184	5.956	42,35%	3.859	5.956	54,34%	37.848	42.132	11,32%
			Total	109.308	124.287	13,70%	13.110	16.622	26,79%	12.798	16.622	29,88%	138.858	149.558	7,71%
		AR/PY	Total PIA+PTN	144.002	162.132	12,59%	16.855	20.461	21,39%	16.394	20.461	24,81%	180.016	194.220	7,89%
Santa Helena	Porto Índio	PY	Importação	10.018	20.983	109,45%	1.770	2.940	66,10%	2.245	2.940	30,96%	15.976	25.388	58,91%
			Exportação	680	722	6,18%	44	19	-56,82%	31	19	-38,71%	859	1.011	17,69%
			Total	10.698	21.705	102,89%	1.814	2.959	63,12%	2.276	2.959	30,01%	16.835	26.399	56,81%

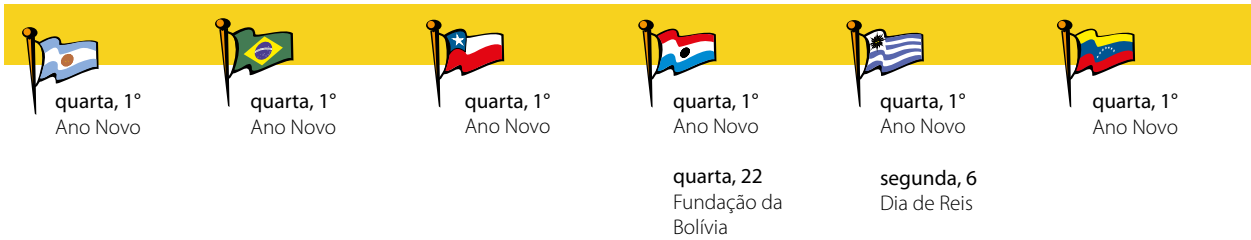
<div>  <div> ABTI <small>Associação Brasileira de Transportadores Internacionais</small> </div> </div>				Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês mês anterior / mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual)		
Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	jan-out 2023	jan-out 2024	Δ	set 2024	out 2024	Δ	out 2023	out 2024	Δ	nov/2022 out/2023	nov/2023 out/2024	Δ
Guairá	Salto del Guairá	PY	Importação	10.158	22.832	124,77%	2.272	2.964	30,46%	1.611	2.964	83,99%	14.180	25.552	80,20%
			Exportação	1.120	2.863	155,63%	383	477	24,54%	135	477	253,33%	1.266	3.070	142,50%
			Total	11.278	25.695	127,83%	2.655	3.441	29,60%	1.746	3.441	97,08%	15.446	28.622	85,30%
Aceguá	Acegua	UY	Importação	2.925	1.504	-48,58%	149	367	146,31%	306	367	19,93%	3.417	2.015	-41,03%
			Exportação	2.121	1.228	-42,10%	147	173	17,69%	126	173	37,30%	2.490	1.414	-43,21%
			Total	5.046	2.732	-45,86%	296	540	82,43%	432	540	25,00%	5.907	3.429	-41,95%
Barra do Quaraí	Bella Unión	UY	Importação	3	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	6	0	-100,00%
			Exportação	826	105	-87,29%	5	10	100,00%	6	10	66,67%	916	121	-86,79%
			Total	829	105	-87,33%	5	10	100,00%	6	10	66,67%	922	121	-86,88%
			Impo vazio	933	269	-71,17%	17	25	47,06%	38	25	-34,21%	1.021	319	-68,76%
			Expo vazio	445	812	82,47%	131	131	0,00%	26	131	403,85%	505	912	80,59%
Chuí	Chuy	UY	Importação	6.049	5.995	-0,89%	602	673	11,79%	646	673	4,18%	7.339	7.113	-3,08%
			Exportação	22.900	23.807	3,96%	2.479	2.862	15,45%	2.512	2.862	13,93%	27.988	28.876	3,17%
			Total	28.949	29.802	2,95%	3.081	3.535	14,74%	3.158	3.535	11,94%	35.327	35.989	1,87%
Jaguarão	Rio Branco	UY	Importação	12.751	12.081	-5,25%	1.389	1.656	19,22%	1.438	1.656	15,16%	15.328	14.970	-2,34%
			Exportação	14.355	15.417	7,40%	1.591	1.934	21,56%	1.758	1.934	10,01%	17.536	18.709	6,69%
			Total	27.106	27.498	1,45%	2.980	3.590	20,47%	3.196	3.590	12,33%	32.864	33.679	2,48%
Quaraí	Artigas	UY	Importação	2.060	2.295	11,41%	317	310	-2,21%	208	310	49,04%	2.491	2.809	12,77%
			Exportação	236	302	27,97%	40	12	-70,00%	22	12	-45,45%	281	350	24,56%
			Total	2.296	2.597	13,11%	357	322	-9,80%	230	322	40,00%	2.772	3.159	13,96%
			Impo vazio	179	158	-11,73%	11	16	45,45%	13	16	23,08%	199	221	11,06%
			Expo vazio	1.414	1.426	0,85%	170	170	0,00%	155	170	9,68%	1.766	1.799	1,87%
Santana do Livramento	Rivera	UY	Importação	3.681	5.121	39,12%	593	644	8,60%	346	644	86,13%	4.533	6.148	35,63%
			Exportação	5.586	5.573	-0,23%	549	738	34,43%	624	738	18,27%	7.129	6.617	-7,18%
			Total	9.267	10.694	15,40%	1.142	1.382	21,02%	970	1.382	42,47%	11.662	12.765	9,46%
Corumbá	Puerto Suarez	BO	Importação	13.670	17.326	26,74%	2.337	2.001	-14,38%	1.528	2.001	30,96%	15.217	20.851	37,02%
			Exportação	29.414	23.211	-21,09%	2.412	2.568	6,47%	3.269	2.568	-21,44%	34.796	29.461	-15,33%
			Total	43.084	40.537	-5,91%	4.749	4.569	-3,79%	4.797	4.569	-4,75%	50.013	50.312	0,60%

Fluxo de veículos



feriados internacionais

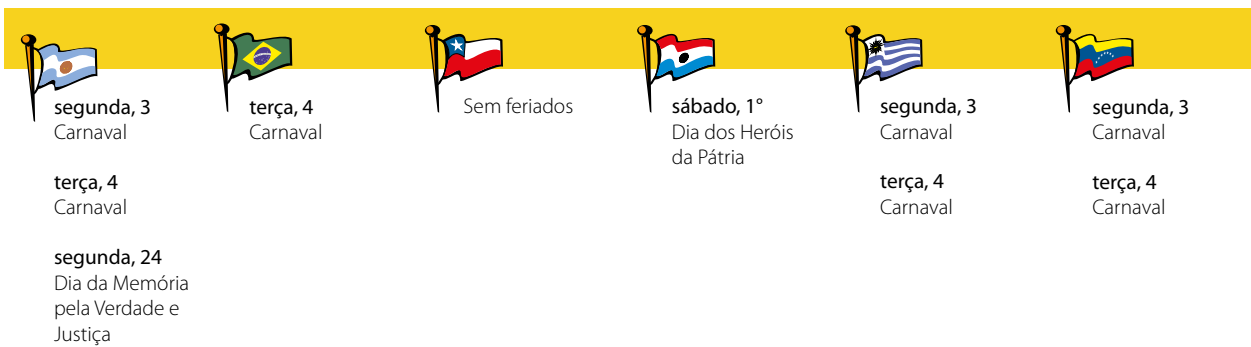
janeiro



fevereiro



março



internacional

Quantidade de empresas habilitadas ao Transporte Internacional

Brasileiras							
AR	BO	CL	PY	PE	UY	VE	Total
656	215	435	463	87	476	17	2.349

Estrangeiras							
AR	BO	CL	PY	PE	UY	VE	Total
579	346	219	313	53	152	4	1.666

Fonte: ANTT



Vagas de trabalho e
banco de currículos
de **profissionais
qualificados**



A plataforma do **SEST SENAT**
que promove a
empregabilidade no setor de
transporte está de cara nova:

✓ **NAVEGAÇÃO FACILITADA**

✓ **NOVOS FILTROS**

✓ **NOVO LAYOUT**

*Acesse agora e cadastre
sua vaga de emprego ou
encontre uma oportunidade
de trabalho:*



SEST SENAT

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte

A CNT SE MOVE, O BRASIL AVANÇA

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



A Confederação Nacional do Transporte, a Entidade de representação máxima do transporte no Brasil, completa 70 anos de uma história de representatividade e compromisso com a multimodalidade e o desenvolvimento da atividade transportadora no país

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.

CNT 70
ANOS

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte