

Ministério dos Transportes estuda concessão de **pontes internacionais**

Iniciativa desconhece
realidade das fronteiras
terrestres



Conte com a ABTI!

Na ABTI, cada setor é parte essencial do nosso compromisso com você.

Estamos aqui para ajudar, orientar e facilitar sua rotina no transporte internacional.

Não importa a dúvida, a gente resolve junto.

Fale conosco
agora mesmo.
É só apontar
a câmera!



Juntos seremos mais fortes!



Estamos aqui!

Rua dos Andradas, 1995
Santana – Uruguaiana/RS
www.abti.org.br
[@associacaoabti](https://www.instagram.com/associacaoabti)

Falta de **visão** estratégica



Glademir Zanette
Presidente da ABTI

Ainda que 58% do comércio exterior no âmbito do Mercosul seja transportado pelo modal rodoviário, fato que plasma nossa relevância na logística internacional, constatamos que existem aspectos aos quais as autoridades não prestam o devido reconhecimento. A intenção de conceder 12 pontes internacionais não encontra espaço em nosso meio. Soube-se que a inspiração desta iniciativa decorreu do processo licitatório do CUF São Borja – Santo Tomé, que em sua origem contou com uma Parceria Público-Privada internacional por meio da qual Brasil e Argentina investiram 50% da construção da travessia internacional, enquanto a concessionária Mercovia investiu os outros 50%. Importante assinalar que a ponte foi construída, e a licitação não foi para conservação dela. Se deste processo, 25 anos depois, resulta uma nova concessão que inclui a conservação da ponte e a operação do CUF, é porque este conjunto já foi concebido desta forma, desde seu início.

“Não é justificável conceder travessias internacionais”

Assim não é em nenhuma das outras fronteiras internacionais, onde pontes existem há 80, 60 anos, como as de Uruguiana e Foz do Iguaçu. E os recintos alfandegados, já concedidos, são estruturas consolidadas em outro modelo de serviços, em que não há nenhuma relação com a infraestrutura rodoviária. Ainda que o Governo Federal e diversos Estaduais venham adotando as concessões de rodovias como forma de viabilizar investimentos na ampliação e manutenção da infraestrutura, não é justificável conceder travessias internacionais, pois o custo desta manutenção é irrelevante diante do volume de impostos arrecadados com o comércio exterior.

É fundamental um olhar estratégico, que não se circunscreva a considerar uma travessia internacional uma fonte de custos, pois na verdade é um instrumento de impulsionamento do comércio internacional, contexto em que o Brasil se encontra, segundo OMC, na 34ª colocação no cenário mundial.

sumário



ANO XIX - EDIÇÃO 75 - 2025

Mercosul atualiza acordo
para transporte de produtos
perigosos

06/07

Corredor Bioceânico de
Capricórnio avança como
opção para chegar ao Pacífico

29-31



Matéria principal

Ministério dos Transportes
estuda conceder **travessias
internacionais**

18-28

Medida desconhece como opera o
transporte rodoviário internacional
de cargas e põe em risco atividade
econômica em cidades de fronteiras





Começa a fiscalização do peso de caminhões sem necessidade de parar

32



Diesel verde tem futuro promissor no mercado nacional

40

GERAIS

Reunião com sócios da ABTI alinha ações para 2025 07

EVENTOS

Procomex realiza XI Seminário Internacional OEA 08

TRANSPORTES

Governo Federal quer implantar sistema nacional de segurança pública 10

ENTREVISTA

Francine Roman aposta no crescimento do mercado internacional 12/13

INTERNACIONAL

ABTI toma posição sobre o emprego do carnê TIR no Mercosul 14/15

INTERNACIONAL

Porto Seco de Uruguai divulga tempo médio de permanência em 2024 16

INTERNACIONAL

Cresce exportação de automóveis para a Argentina 31

INTERNACIONAL

Semirreboques de 4 eixos necessitam autorização para o Paraguai 32

ARTIGO CNT

Defeitos do pavimento de rodovias aumenta em 37% os custos do transporte 34

TRANSPORTES

Concessões de rodovias iniciam implantação de freeflow 37

RODOVIAS

Estatual que opera rodovias na Argentina passa por privatização 38

ARTIGO INFRA

INFRA S.A. e sua atuação no planejamento do transporte e logística no Brasil 42

TECNOLOGIA

IA amplia potencialidades das ferramentas de busca na internet 44/45

ASSOCIADOS

Transporte Silvio celebra 50 anos 48

GERAIS

ANTT nomeia novo coordenador de relações internacionais 48

FLUXO TRIC

Fluxo de transporte ao Paraguai avança 28% nos últimos 12 meses 52/53

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

Matias Ferrari

CONSELHO FISCAL

Presidente do Conselho Fiscal

Valmor Scapini

Conselheiro Fiscal Efetivo

Giovane Lindemayer de Oliveira

Conselheiro Fiscal Efetivo

Edgardo José Gasparrini

Conselheiro Fiscal Suplente

Clovis Dall'agnol

Conselheiro Fiscal Suplente

Rubem de Carvalho Maidana

Conselheiro Fiscal Suplente

Walter Edecio Soto

CONSELHO EDITORIAL ABTI

VP Executiva - **Gladys Vinci**

Secretária Executiva - **Glademir Vargas**

Comunicação - **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

Mercosul consolida acordo sobre transporte de **produtos perigosos**

O transporte de produtos perigosos tem sido tema regular das reuniões do Mercosul. A importância da regulamentação deste segmento fundamenta-se na segurança, em decorrência implícita dos riscos maiores que apresenta. Após anos de indefinições, no final do ano passado o Paraguai finalmente aprovou a Decisão CMC 15/2019 que regulamenta e padroniza procedimentos. A partir disso, a ANTT ratificou em 12 de fevereiro o Acordo para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos no Mercosul.



Principais mudanças

- Ficha de Emergência Padronizada: entre as mudanças mais relevantes trazidas pelo acordo às normas funcionais do transporte está a adoção do modelo harmonizado da Ficha de Emergência (FE), conforme incorporado pelo Brasil no Decreto Nº 11.991/2024. A FE contém informações e instruções escritas para ajudar as autoridades de aplicação na adoção das ações necessárias em caso de acidente.
- Segurança e emergências: diferente da norma anterior (Decisão CMC 32/2007), que dispensava o uso de Equipamentos de Proteção Individual (EPI) pelo motorista, agora todos os envolvidos na operação devem utilizar os EPIs prescritos para cada etapa do transporte. Em caso de acidentes ou imprevistos que obriguem a imobilização do veículo, as operações de transbordo só poderão ser executadas sob orientação do expedidor ou fabricante. Quanto à limpeza dos equipamentos, o novo texto elimina a exigência de descontaminação para veículos de transporte a granel e para contentores de gás de múltiplos compartimentos, desde que transportem sempre o mesmo produto.
- Serviço de acompanhamento técnico especializado: a decisão estabelece que o transporte terrestre de produtos perigosos de alto risco*, deverá ser planejado e pro-

gramado previamente, com participação do expedidor, do transportador, do fabricante e do importador dos produtos.

Todos os envolvidos na elaboração do plano deverão manter os registros das movimentações dos produtos. O pessoal técnico especializado deverá dispor de veículos próprios tripulados por pessoal treinado e equipado para controle de emergência. Tais elementos deverão ser fornecidos, preferencialmente, pelo fabricante, expedidor ou importador.

*Os produtos perigosos de alto risco são os que poderiam ser utilizados em atentado terrorista com graves consequências, tais como grande perda de vidas humanas ou destruição em massa" (Anexo II, Capítulo 1.3).

- **Fiscalização e Infrações:** o novo texto define que a fiscalização deve autuar o infrator e liberar o veículo para continuidade do transporte caso a situação não se configure como de “grave e iminente risco”.

O novo Acordo ainda reúne em um mesmo texto o Regime de Infrações e Sanções, que se mantém semelhante, consistindo em multa (de US\$ 200, US\$ 1000 e US\$ 2000), suspensão da licença e caducidade (cassação) da licença, classificadas em leves, graves e muito graves.

Há alterações, contudo nas infrações que acarretam as mul-

tas. Transportar alimentos, medicamentos ou qualquer objeto destinado ao uso ou consumo humano ou animal em embalagens que contiveram produtos perigosos passa a gerar multa de US\$ 2000.

Infrações que antes geravam multas leves (US\$ 200) passarão a ser consideradas graves, como retirar os rótulos de risco, painéis de segurança, ou instruções escritas de veículos não descontaminados, e transportar em veículos sem equipamentos para situação de emergência. Já não retirar os rótulos de risco ou painéis de segurança de veículo descontaminado vira infração

leve no novo acordo.

Programa de Capacitação: o Programa de Capacitação de condutores de produtos perigosos tem mudanças, como a eliminação da prova oral e manutenção somente da prova escrita com 20 perguntas de múltipla escolha.

A capacitação complementar, exigida dos condutores a cada cinco anos, tem redução de carga horária (de 16h para 13h). O novo texto ainda estabelece que acompanhantes dos condutores também deverão possuir certificação, conforme regulamentos internos de cada Estado Parte.

ABTI promove a **1ª Reunião com Associados** em 2025

Com o propósito de buscar um alinhamento sobre as principais demandas do transporte internacional, bem como estabelecer quais serão as pautas principais do setor ao longo de ano, nas reuniões bilaterais e multilaterais, a ABTI realizou em 21 de fevereiro a 1ª Reunião de Transportadores Associados.

O encontro híbrido teve lugar na sede da Associação. O presidente Glademir Zanette esteve presente na reunião. Foram identificadas as oportunidades e desafios para o setor, assim como definiu-se as prioridades a serem trabalhadas com cada país.

A harmonização de pesos e dimensões, pauta em discussão há muito tempo, foi estabelecida como uma das prioridades.



Definiu-se a criação de um grupo de trabalho específico para analisar este assunto, que após examiná-lo mais detalhadamente, deverá estruturar propostas que venham ao encontro das necessidades do setor. Todas as associadas que tenham interesse em participar deste grupo, podem aderir através do telefone 55-98156-0000

Gladys Vinci, vice-presidente executiva, que de ofício represen-

ta a ABTI nas reuniões do Mercosul, assinala que todas as demandas expostas pelos associados foram anotadas e serão levadas pela Entidade aos encontros internacionais e articuladas perante as autoridades competentes. Ao final da reunião, o presidente da Associação destacou a importância das empresas para garantir um transporte mais ágil, seguro e competitivo.

XI Seminário Internacional OEA

A capital paulista sediou nos dias 19 e 20 de março o XI Seminário Internacional OEA, uma iniciativa do Instituto Procomex, em parceria com a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB). O evento reuniu mais de 500 especialistas para debater temas relacionados ao comércio exterior brasileiro, contando com a participação de servidores da RFB, de outros órgãos da Administração Pública, além de representantes de empresas privadas. A ABTI esteve representada por sua vice-presidente executiva, Gladys Vinci.

Ao versar sobre os programas de conformidade na RFB, a superintendente da 8ª Região Fiscal-SP da RFB, Márcia Meng, destacou a importância dos mesmos para as operações de comércio exterior. Meng enfatizou a parceria entre a Receita Federal do Brasil e a iniciativa privada, em circunstâncias que contribuem para a competitividade das operações de importação e exportação.

Nos dois dias de programação foram apresentados 15 painéis. Gladys Vinci participou do que tratou dos ganhos logísticos que o Corredor Bioceânico de Capricórnio deverá proporcionar ao Brasil. A vice-presidente executiva da ABTI assinalou que cumpre ao setor público atentar à disposição do setor privado pela busca de eficiência, pois segundo ela, as empresas não fazem as coisas apenas para si mesmas, mas sim para a sociedade em geral. Acres-



Gladys Vinci participou do painel sobre o Corredor Bioceânico de Capricórnio

centou que o Instituto Procomex é o exemplo maior deste perfil. As abordagens sobre o Corredor Bioceânico trouxeram as expectativas do setor privado quanto à utilização do mesmo.

Destacou-se entre os painéis a participação de Lars Karlsson – diretor global de Consultoria Comercial e Alfandegária – Maersk que é o autor do conceito de OEA no mundo. Ele ministrou uma palestra sobre o futuro das aduanas

na implantação de ferramentas tecnológicas que aprimoram o compliance e a eficiência aduaneira por meio da celeridade e racionalização das operações aduaneiras.

Este foi o 11º ano consecutivo em que se realizou o Seminário, que se consagra como o principal fórum de debates entre setores público e privado, revelando o amadurecimento do Programa OEA no Brasil.

Temas abordados no Seminário

- Aduana brasileira em busca da modernização
- Os desafios na Gestão Coordenada de Fronteiras (GCF)
- Papel dos depositários e transportadores
- Novo Processo de Importação
- Futuro das Aduanas
- Combate ao tráfico de drogas e à contaminação da cadeia de suprimentos
- Troca de dados entre empresas e aduana
- As melhorias do Programa OEA
- Priorização das operações de comércio exterior

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.



Fórum CNT de Debates

Ricardo Lewandowski propõe a criação do Sistema Único de Segurança Pública



A pauta do 9º Fórum CNT de Debates, realizado em 18 de fevereiro, em Brasília/DF teve a presença do ministro da Justiça e Segurança Pública, Ricardo Lewandowski, que explicou a proposta da PEC da Segurança Pública. A ideia é criar o SUSP (Sistema Único de Segurança Pública), definindo diretrizes gerais para a atuação da União, dos estados e dos municípios. Segundo ele, a primeira medida é permitir que a União defina pressupostos da segurança pública e do sistema prisional, em consonância com os governadores e com a participação do Conselho Nacional de Segurança Pública.

O presidente da CNT, Vander Costa, destacou que para os transportadores o combate ao crime organizado é prioritário. “É ele que causa o grande prejuízo, que pode até inviabilizar o negócio. Esse tipo de crime desafia o Estado e cria espaços de ‘poder paralelo’”, acrescentou.

Lewandowski informou que a PEC se encontra em fase de minuta. A iniciativa busca estabelecer diretrizes amplas e integradas, promovendo uma atuação coordenada entre as diferentes esferas de governo no enfrentamento ao crime organizado. O ministro foi positivo quanto ao potencial do Brasil e comparou o SUSP ao SUS (Serviço Único de Saúde). “Ora, quando há um chamado para uma campanha nacional de vacinação contra a pólio, ninguém se insurge. Então, por que os estados se insurgiriam contra diretrizes gerais em

matéria de segurança?”, refletiu ele.

Mario Sarrubbo, secretário nacional de Segurança Pública, também painelistado do Fórum, sustentou que a atual crise na segurança pública demanda um trabalho em rede, integrado, conferindo protagonismo às polícias. Ele entende que o texto da PEC pode contribuir no combate ao roubo de cargas, uma das principais queixas do setor de transporte.

Eduardo Rebuizi, presidente da Seção de Transporte Rodoviário de Cargas da CNT e da NTC&Logística, argumentou que o roubo de cargas é mais do que um problema setorial, pois ocasiona insegurança para a economia nacional. Ele defende o aumento da pena para o crime de receptação.

O diretor-geral da Polícia Federal, Andrei Rodrigues descreveu o modus operandi da instituição. Segundo ele, uma das grandes estratégias da PF é o enfrentamento qualificado do crime organizado, sobretudo, com a prisão de lideranças e a descapitalização do crime. São apreensões de aeronaves, de valores em espécie, de imóveis de luxo. Entretanto, Rodrigues discorda da possibilidade de compartilhamento de dados entre as diversas polícias, exceto quando permita o trabalho em conjunto.

Gladys Vinci, vice-presidente executiva da ABTI participou do 9º Fórum CNT de Debates representando o transporte internacional.

Pilares da PEC

- Compartilhamento de informações e ações coordenadas entre as polícias
- Estabelecimento de uma política nacional para apurar crimes
- Aproveitamento dos quadros da Polícia Rodoviária Federal para instituir a Polícia Viária Federal (com competência sobre rodovias, hidrovias e ferrovias)
- Constitucionalização do Fundo Nacional de Segurança Pública e do Fundo Penitenciário Nacional, com mecanismos para evitar o contingenciamento de recursos.

www.macenor.com



Transporte Rodoviário Internacional

Conectamos mercados, **transportamos oportunidades.**

A MCN-Macenor leva sua mercadoria para os principais países da América do Sul com segurança, pontualidade e expertise no transporte rodoviário internacional.

- ✓ Escritórios no Brasil, Argentina e Chile;
- ✓ Frota moderna e rastreada;
- ✓ Compromisso com a integridade e segurança da carga, desde a origem até a entrega no destino através das práticas de segurança da cadeia logística.



Transportando o seu sucesso

  mcnlogistica

 MCN LOGISTI-K

“O mercado internacional tem se expandido significativamente”



Francine Roman
CEO da Transportes Silvio

Francine Roman nasceu e cresceu em meio aos caminhões, isso naturalmente tornou-a uma apaixonada pelo transporte. Todavia, sua carreira profissional iniciou em outro ramo. Graduiu-se em Direito e, por muito tempo, advogou em Porto Alegre. Entre os seus clientes, transportadoras. Essa experiência foi essencial para sua atuação na Transportes Silvio.

Há 10 anos sua carreira passou por uma transformação. Voltou para Concórdia para assumir os negócios da família. Inicialmente no setor jurídico, como diretora da Transportes Silvio e, desde 2020 como CEO, atuando especificamente na estratégia e com uma gestão mais inovadora.

Francine também é diretora da ABTI, pela segunda vez consecutiva.

Cenário do Transporte - *O Mercosul tem uma história de avanços e recuos. Como sua empresa administra essa situação?*

Francine Roman - A Transportes Silvio tem uma longa trajetória no Mercosul e, ao longo dos anos, aprendemos a lidar com os desafios impostos por fatores políticos, variações cambiais e a sazonalidade. A gestão passa pelo monitoramento constante do cenário considerando elementos como o clima, ciclos agrícolas, festividades e outros fatores que impactam diretamente na operação. Mantemos um fluxo constante de informações com nossos clientes e fornecedores, o que nos permite tomar decisões antecipadas e garantir agilidade em nossas operações.

Cenário do Transporte - *A demora nas fronteiras onera mais o transporte frigorificado do que outras especialidades?*

Francine Roman - No transporte de cargas frigorificadas, o impacto é maior devido à regulamentação do Ministério da Agricultura (MAPA), especialmente quando a demora ocorre na origem, com a emissão do Certificado Sanitário Internacional (CSI). Além disso, nas fronteiras, o aumento do fluxo de veículos também contribui para maiores tempos de espera. Esses fatores acabam tornando o transporte frigorificado mais vulnerável a atrasos em comparação com outras modalidades, exigindo um planejamento e controle ainda mais rigorosos por parte da empresa.

Cenário do Transporte -

Na observação do segmento internacional em que sua empresa atua, existem espaços para aumentar o mercado?

Francine Roman - Sim, o mercado internacional tem se expandido significativamente, impulsionado tanto pela crescente demanda, quanto pela nossa capacidade de entregar soluções logísticas eficientes. Além disso, estamos acompanhando de perto as mudanças nos hábitos alimentares da população, com aumento notável no consumo de frutas frescas, peixes e produtos saudáveis em geral. Esse comportamento tem gerado maior volume de importações. A nossa expertise e agilidade operacional nesse segmento nos coloca em uma posição privilegiada para atender a essa crescente demanda e ampliar nossa participação no mercado, tanto em termos de volume, quanto de novos destinos.

Cenário do Transporte - *A Transportes Silvio está celebrando 50 anos. Quando a empresa começou a atuar no mercado internacional?*

Francine Roman - O primeiro embarque internacional da Transportes Silvio ocorreu em 2004, com a emissão da permissão para operar no segmento. Desde então, começamos a expandir nossa presença no mercado internacional, sempre com foco em oferecer soluções de transporte eficientes e de qualidade para os nossos clientes.

Cenário do Transporte - *Qual a contribuição do internacional no conjunto dos negócios da empresa?*

Francine Roman - Atualmente, o segmento internacional representa cerca de 80% do nosso faturamento, o que demonstra a relevân-



“O transporte refrigerado é mais vulnerável a atrasos em comparação com outras modalidades”

cia dessa área para o crescimento e a consolidação da Transportes Silvio no mercado. Essa parte do nosso negócio tem sido fundamental para o fortalecimento da nossa marca, não apenas no Mercosul, mas também no território nacional.

Cenário do Transporte - *Quais são os desafios vislumbrados pela diretoria da empresa para os próximos anos?*

Francine Roman - Os principais desafios para os próximos anos envolvem várias frentes estratégicas. Primeiramente, estamos focados na adaptação às constantes mudanças nas regulamentações internacionais, além de enfrentar a volatilidade cambial e política, o que exige uma gestão cuidadosa de custos operacionais e decisões ágeis. Outro desafio crescente é a gestão de pessoas, pois buscamos atrair, reter e desenvolver talentos em um mercado cada vez mais competitivo. Outro ponto relevante é a expansão de novos negócios que possuam sinergia com o transporte, como soluções logísticas complementares e inovações tecnológicas que possam otimizar nossos processos e oferecer mais valor aos nossos clientes.

ABTI emite parecer sobre a possibilidade da **Convenção TIR** no Mercosul

Frente às inúmeras apresentações do carnê TIR nos últimos anos, em eventos relacionados ao transporte rodoviário internacional de cargas, a ABTI tomou a iniciativa de se manifestar publicamente sobre a possibilidade deste convênio vir a ser adotado no Mercosul. A Associação entende que a Convenção TIR pode se constituir em mais uma alternativa ao setor, na medida em que tenha vigência simultânea no Brasil com o ATIT (Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre), desde que não haja discrepância jurídica entre ambos.

Por iniciativa do presidente da ABTI, Glademir Zanette, foi realizado um estudo técnico que analisou e comparou as duas modalidades. Esta análise técnica foi encaminhada no mês de março para a NTC & Logística e para a Confederação Nacional dos Transportes. A ABTI entende que, caso a Convenção TIR seja internalizada no Brasil, ficará a critério do transportador optar por um ou outro, de acordo com sua conveniência. Nestes termos a Associação tornou público que não há óbice para internalização da Convenção TIR.

A seguir reproduzimos o estudo que ampara este posicionamento:

O Acordo sobre Transportes Internacional Terrestre (ATIT) incorporado no Brasil em 1990 e assinado por sete membros, todos países da América do Sul; determina procedimentos e regras que devem ser praticadas pelos intervenientes (públicos e privados) no comércio exterior para o transporte internacional terrestre (rodoviário e ferroviário). O ATIT pode e deve ser considerado como uma aplicação prática de medidas de facilitação do comércio, pois definiu parâmetros simplificados para a época que possibilitaram tanto a circulação de mercadorias como de pessoas pelas fronteiras dos países signatários deste tratado vigentes há mais de três décadas.

Desde a entrada em vigor, as empresas autorizadas a realizar o transporte internacional terrestre de carga estão isentas de apresentar garantias formais para cobrir os gravames eventualmente exigíveis pelas mercadorias sob o regime de trânsito aduaneiro internacional e pelos veículos sob o regime de admissão temporária. Entende-se por operações de trânsito aduaneiro internacional, o regime aduaneiro especial sob o qual as mercadorias sujeitas a controle aduaneiro são transportadas de um recinto aduaneiro a outro numa mesma operação, no curso da qual se cruzam uma ou várias fronteiras, segundo acor-

dos bilaterais ou multilaterais.

Conforme o art. 13, Capítulo VII, do Anexo I, Assuntos aduaneiros, os veículos das empresas autorizadas, habilitados a realizar transporte internacional são de pleno direito, a única garantia para responder pelos gravames e sanções pecuniárias eventualmente aplicáveis que possam atingir tanto as mercadorias transportadas como os veículos que se admitam temporariamente nos territórios dos países.

O cumprimento desta formalidade está instituído no Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA), internalizado no Brasil pela Instrução Normativa Conjunta DPRF nº 56 em 1991, constituindo-se como documento necessário aos despachos aduaneiros de importação, exportação e de regimes aduaneiros especiais e atípicos, quando as mercadorias sejam objeto de transporte internacional rodoviário.

O desembaraço aduaneiro de veículo de transporte internacional, ao amparo do MIC/DTA, será procedido nos pontos de entrada no território nacional, mediante verificação da integridade dos elementos de segurança aplicados (lacre). Hoje, com a implementação do SINTIA (Sistema Informático de Trânsito Internacional Aduaneiro), recentemente



adotado pelo Brasil, as informações que constam no MIC/DTA são transmitidas eletronicamente às aduanas de trânsito e destino.

A Convenção TIR trata-se, também, de um acordo internacional orientado à facilitação do comércio internacional que foi subscrito no âmbito da Organização das Nações Unidas (ONU) para harmonizar e facilitar os procedimentos administrativos que permitam o transporte rodoviário de mercadorias de uma aduana de partida em um país para uma aduana de destino em outro país, através de tantos países conforme sejam necessários. E assim como o ATIT, sem qualquer necessidade de verificações e/ou inspeções de fronteira, a menos que as autoridades aduaneiras decidam de outra forma.

A caderneta TIR é um sistema de trânsito aduaneiro internacional que oferece segurança às autoridades aduaneiras, pois para cada operação de transporte internacional existe uma cadeia internacional de garantias entre as partes contratantes provida por uma associação garantidora, autorizada pela alfândega dos países, que é a instituição responsável pelo pagamento de todos os direitos e taxas que possam vir a ser exigidos no curso de uma operação de transporte. Entretanto, cabe destacar que não é um seguro. É uma garantia, que

como tal, tem custo. Deste modo, os transportadores não precisariam depositar uma garantia a fim de cobrir os direitos aduaneiros e demais taxas e impostos nas fronteiras de trânsito, assim como os transportadores o faziam até 1990, antes do ATIT.

Esta associação, como entidade representativa e atuante, participou de todos os encontros que construíram o estudo "Gestão Coordenada de Fronteiras", com o principal objetivo de melhorar o controle fiscal e para-fiscal, a segurança das fronteiras, a facilitação do comércio, bem como o trânsito de pessoas, num quadro de eficiência na utilização de recursos na coordenação dos serviços públicos e do setor privado, estudo este, que resultou em um trabalho de 413 páginas a pedido do CT 2 - Assuntos Aduaneiros, Comitê Técnico do Mercosul, financiado pelo Banco Mundial que identificou desafios, soluções e oportunidades de melhoras com impactos significativos; e, assim como, o projeto "Corredor Bioceânico de Capricórnio", já em fase final, ambos organizados e liderados pelo Instituto Aliança Procomex, que debateram os principais gargalos e entraves que assolam e encarecem os custos das operações internacionais,

propondo resultados que promovam medidas na constante busca de atingir as premissas da facilitação do comércio. Em nenhum dos estudos aqui elencados identificou-se a caderneta TIR como uma saída benéfica.

Ainda cabe destacar que, muito apesar do bônus para os contratantes da caderneta TIR de ter prioridade no cruze, estruturalmente as pontes internacionais são de pistas simples, distintos de modelos europeus que são em autopistas de várias vias. No Brasil, os controles aduaneiros são realizados, nas fronteiras, em recintos alfandegados concessionados que não interferem no livre trânsito pelos passos fronteiriços.

A Organização Mundial do Comércio (OMC) destaca que é cada vez mais importante que sejam tomadas medidas de facilitação do comércio com base na simplificação de processos, diminuição de custos, minimização de riscos e garantia da segurança e dos controles aduaneiros em toda a cadeia logística. Neste sentido, é indispensável que os procedimentos nas fronteiras sejam tão transparentes e previsíveis que agilizem a transposição das mercadorias, sejam elas com destino ao país de entrada ou em trânsito para um terceiro país.

Em 2024, 96% das exportações via Uruguaiana tiveram liberação em até 3h



Segundo dados estatísticos disponibilizados pela Multilog, o Porto Seco de Uruguaiana fechou 2024 com uma média de permanência dos veículos de exportação no recinto de 2h57min (medidos da entrada até a saída). Este tempo médio abrange 96% das 86.819 exportações que passaram por este porto. A média de 2024 é 9%

menor do que a do ano anterior, quando o tempo foi de 3h15min.

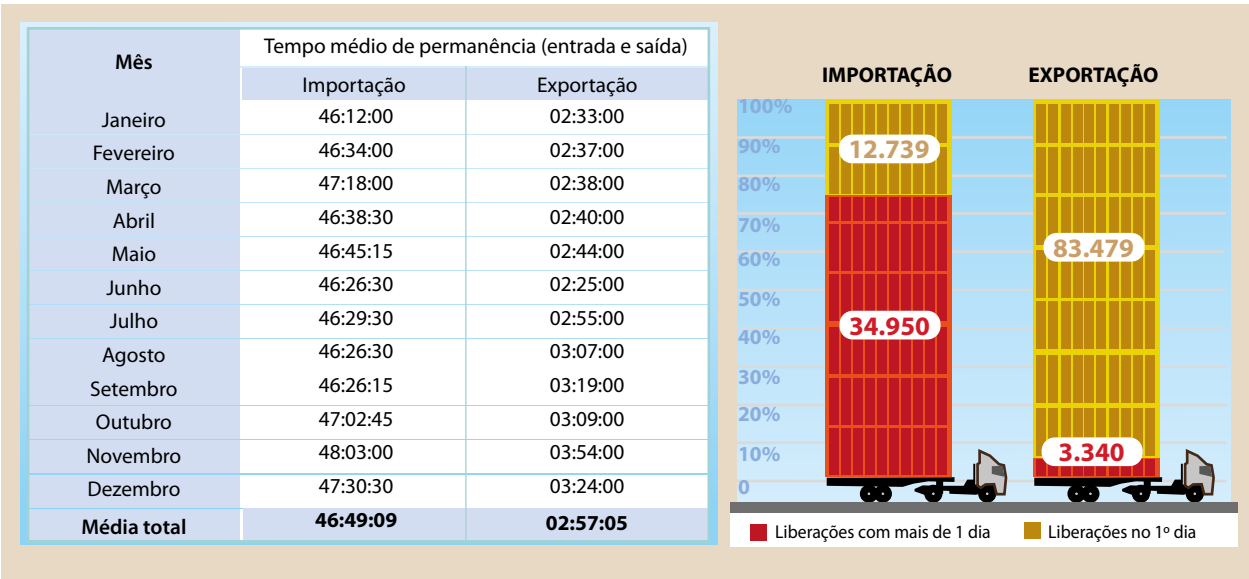
Por outro lado, nas operações de importação o tempo médio de permanência foi de 46h49min. O cômputo teve como base um fluxo total de 47.689 veículos.

Na tabela verifica-se que nos últimos quatro meses do ano passado houve um gradati-

vo aumento do tempo médio de permanência. A situação foi provocada por grande quantidade de uma carga específica de importação que, por sua natureza, aumentou a lentidão acima do esperado, impactando também a média das exportações.

Constata-se também que a média de permanência no mês de dezembro voltou a ter um declínio. A justificativa é o esforço conjunto entre os órgãos públicos e setor privado que viabilizaram ajustes na gestão da situação, recuperando os tempos.

Levando em conta importação e exportação, o fluxo de veículos em Uruguaiana foi de 134.508 veículos de carga, sendo que 71,5% destas operações foram liberadas no primeiro dia (veja tabela).





Te levamos para mais de

2000 DESTINOS

Descubra o Brasil com o **Muviflex!**

Mais de **2000 destinos** espalhados por vários estados esperando por você.

Sua próxima aventura começa aqui!

"Viajar é colecionar momentos."



ACESSE NOSSO SITE
muviflex.com.br
ESCANEANDO O
QR CODE AO LADO





O Brasil é o país campeão mundial em concessões de rodovias. O Governo Federal e diversos governos estaduais têm repassado a infraestrutura rodoviária à iniciativa privada sob a justificativa de que não têm recursos para investir nas melhorias necessárias. Os usuários são compelidos a pagar pedágios que têm viés de impostos, pois para a maioria absoluta das estradas concedidas não existe uma via alternativa, onde se possa circular sem pagar. Reveste-se pois, de uma bitributação, pois já pagamos impostos para este fim. Em novo movimento neste sentido, o Ministério dos Transportes estuda conceder doze pontes internacionais. É um tema complexo, pois envolve a anuência dos demais países, além de impactar economicamente o comércio exterior e a experiência econômica de cidades fronteiriças. Difícil se justificar pela falta de recursos, pois a manutenção de pontes tem baixíssimo custo, sobretudo se houver um plano de conservação dentro das normas de engenharia. O transporte rodoviário de cargas no Mercosul reprova este estudo.

Governo Federal quer conceder **pontes internacionais**

A operação do Centro Unificado de Fronteiras (CUF) São Borja – Santo Tome é um caso singular na América do Sul. Em 1998 Brasil e Argentina empreenderam a construção de uma ponte internacional entre as duas cidades, e definiram uma modelagem de Parceria Público-Privada, na qual os dois países aportaram 50% (25% cada um) e o vencedor da licitação aportou os outros 50%. O projeto contemplou não apenas a ponte internacional, de 1.400 metros, mas também a construção de uma estrutura completa para atender o transporte internacional de cargas, de modo unificado. A empresa vencedora foi a Mercovia, e o empreendimento resultou numa experiência bem sucedida, tanto para a edificação da ponte internacional, como para o porto seco binacional. Para as operações do CUF cada caminhão que ingressa no recinto paga diárias, e para usar a ponte, todos os veículos que nela passam, pagam um pedágio. Esta operação conjugada da ponte e porto seco é um caso peculiar.

Ao término da concessão para a Mercovia, passamos pelo período de uma nova licitação, em que se manterá o modelo “ponte + porto seco”, porém neste novo ciclo, não há mais investimentos para a construção de infraestrutura.

Trata-se exclusivamente da manutenção da ponte e suas vias de acesso, e das operações do CUF, remuneradas como em outros tantos portos secos concedidos.

Porém a experiência de contar com um ente privado mantendo a ponte São Borja-Santo Tomé está inspirando o Ministério dos Transportes a conjecturar a concessão de outras 12 pontes internacionais. Estão sendo promovidas consultas aos países vizinhos para saber se há interesse

em proceder desta maneira. As municipalidades onde se encontram estas pontes não foram consultadas. E os operadores de transporte rodoviário internacional de cargas tampouco.

Conceder pontes já construídas, exclusivamente com a finalidade

de garantir sua manutenção, é uma medida desproporcional ao tamanho do investimento necessário para esta finalidade. E numa visão estratégica de comércio exterior e integração econômica, é uma medida de desestímulo e aumento de custos logísticos, que não tem sintonia com propósitos mercantis. Além do transporte internacional, que não se rege pelas relações comerciais das cidades de fronteira, há um efeito direto no comércio e no turismo entre as cidades fronteiriças.

“Conceder pontes já construídas é uma medida desproporcional ao tamanho do investimento necessário para mantê-las”

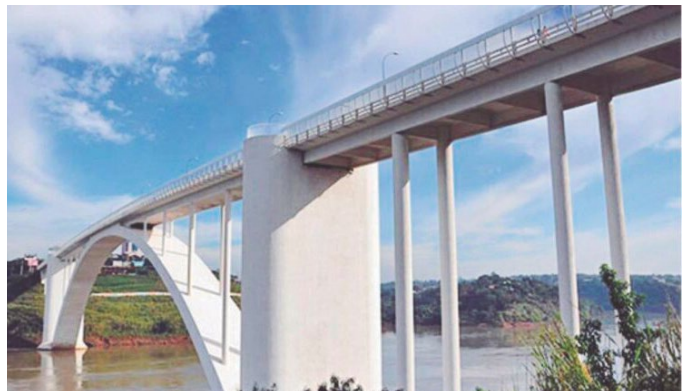
Transportadores internacionais repudiam estudos

Em reunião bilateral com o Paraguai, ocorrida em outubro do ano passado, as Associações Empresariais dos dois países, integrantes do Condesul, manifestaram seu mais veemente repúdio ao projeto do governo brasileiro. Foi destacado que as pontes que ligam Foz de Iguaçu a Ciudad del Este (Ponte da Amizade) e a Presidente Franco (Ponte da Integração, financiada pela Itaipu) são consideradas estratégicas para o Transporte Internacional de Cargas. A travessia nesta rota atende de 800 a 1000 caminhões por dia. O documento assinala que a integração regional é fundamental para o crescimento, e o pedagiamento poderá comprometer a competitividade e a harmonia no mercado regional. Os transportadores sustentam que a agilidade da transposição não depende de uma concessão da ponte internacional, mas da conclusão das obras de infraestrutura de acesso à Ponte da Integração, prevista para 2026. Concluindo, eles afirmam que não conseguem enxergar que a concessão das pontes possa trazer algum tipo de benefício aos operadores que lá desenvolvem suas atividades.

Em dezembro passado, na reunião do SGT- 5, o Condesul voltou ao tema. Todas as entidades empresariais que integram o Conselho Empresarial protestaram quanto aos projetos que pretendem favorecer a terceiros, ocasionando novos custos aos transportadores, sem sequer terem sido consultados.

ABTI questiona Ministério

No dia 03 de fevereiro a vice-presidente executiva da ABTI, Gladys Vinci, teve uma reunião online com a secretária Nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse. A Associação revelou sua inquietação com os projetos de concessão das pontes internacionais, assinalando que cada passo fronteiriço tem suas peculiaridades, em circunstâncias que não se adequam às privatizações, além de onerar usuários com pedágios



Pela Ponte da Amizade, que completou 60 anos em março, cruzam até 1.000 caminhões por dia

que podem impactar negativamente o fluxo econômico e a integração regional.

Segundo a secretária, a proposta da pasta é desenvolver análises técnicas que serão apresentadas aos países vizinhos, visando modernizar as estruturas e melhorar os serviços, a partir de uma concessão. Viviane Esse esclareceu que o avanço do projeto dependerá da aceitação por parte das nações fronteiriças e das comunidades locais. Acrescentou que o ministério, presentemente, se ocupa exclusivamente da concessão da Ponte Internacional de São Borja, em vias de leilão no mês de abril.

A secretária demonstrou disposição ao diálogo e atenção em ter em conta as demandas do



Reunião por vídeo com a secretária nacional de Transportes Rodoviários

setor privado na elaboração dos futuros estudos. A ABTI convidou Viviane e sua equipe para visitarem as fronteiras envolvidas, para que conheçam as particularidades de cada passo, pois um modelo generalista de concessão não atenderia às necessidades específicas de todas as regiões.

Gladys Vinci lembrou que nas duas últimas

reuniões internacionais do setor as entidades empresariais de todos os países, integrantes do Condesul, apresentaram notas de repúdio ao governo brasileiro diante da possibilidade de concessão das pontes internacionais. Viviane Esse informou que desconhecia tais ofícios, que foram reencaminhados a ela.

ABTI e Sindifoz debatem concessão na **fronteira tríplice**

As duas entidades promoveram em 26 de fevereiro uma reunião em Foz do Iguaçu/PR para debater os estudos em curso no âmbito do Ministério dos Transportes com o propósito de conceder à iniciativa privada as pontes internacionais do Brasil. Participaram do encontro entidades brasileiras e paraguaias relacionadas ao transporte de cargas, turismo e comércio exterior. Gladys Vinci, vice-presidente executiva da Associação participou do evento trazendo o relato da audiência que tivera em Brasília/DF com a secretária nacional de Transportes Rodoviários, Viviane Esse. Vinci sugeriu que ela visitasse as fronteiras para compreender como funcionam as atividades de transporte rodoviário internacional de cargas. Ela sustentou que o modelo do CUF São Borja – Santo Tomé é inviável de ser replicado em outras cidades, inclusive em Foz do Iguaçu.

Além dos aspectos técnicos, os participantes da reunião rechaçam a ideia de pagar pedágio, pois tal medida representará um aumento significativo nos custos operacionais de transporte de cargas e passageiros, sendo que estes valores terminariam recaindo sobre o preço das mercadorias, afetando a competitividade no Mercosul. Os participantes acrescentaram que a cobrança de tarifas junto a pontes seria uma barreira adicional para a agilidade das operações logísticas. No caso de Foz de Iguaçu-Ciudad del Este, o tempo de espera nas fronteiras por si só já é um problema, e a introdução da cobrança



Gladys Vinci destacou impossibilidade de replicar modelo de São Borja em outras cidades de fronteiras

de pedágio poderia causar ainda mais congestionamentos nas pontes, dificultando a travessia de caminhões e veículos comerciais.

De uma forma mais abrangente, os representantes dos setores econômicos que usam as pontes na região, questionam a falta de investimentos na manutenção das travessias. Segundo eles, a ausência de manutenção adequada nas pontes é um ponto crítico, e a intenção de conceder à iniciativa privada é uma forma do governo federal se desincumbir de um compromisso implícito deste tipo de infraestrutura rodoviária.



Comparações com CUF São Borja – Santo Tomé são infundadas

A operação do Centro Unificado de Fronteiras (CUF) São Borja – Santo Tomé não pode servir de exemplo de uma experiência bem sucedida de concessão de travessias internacionais, é o que afirma Celso Gallegario, presidente do Sindifoz - Sindicato dos Transportadores Rodoviários de Foz do Iguaçu. Ele descreve que a tríplice fronteira reúne 901 mil habitantes em seis cidades, sendo quatro delas do Paraguai. Acrescenta ainda, que diariamente 44 mil veículos cruzam pela ponte da Amizade, a maior parte deles por conta do turismo de compras no país vizinho. O transportador também informa que anualmente 196 mil caminhões usam esta

Experiência da Mercovia não se coaduna com outras fronteiras



travessia. Segundo ele, toda esta complexidade não pode ser comparada com o passo de fronteira do oeste gaúcho, onde nenhum outro fator concorre com o uso da ponte.

Gladys Vinci, vice-presidente Executiva da ABTI, presta reconhecimento à experiência do CUF São Borja – Santo Tomé, pois áreas de controle aduaneiras nas quais os órgãos fiscalizam integrados e coordenados potencializam a execução das operações com eficiência e eficácia. Porém ela pondera que existe a necessidade de respeitar e administrar as possibilidades que as condições do local oferecem, estimulando os pontos fortes de cada região, para amenizar as dificuldades que o local possa oferecer. “Cientes das diferenças, precisamos agir dentro da igualdade formal, tratando os iguais de forma igual, e os desiguais de forma desigual, na exata medida das suas desigualdades”, raciocina Vinci, para justificar porque a experiência de concessão de São Borja não deve nortear outras fronteiras.

“Usar São Borja como exemplo para justificar a concessão da ponte de Uruguaiana demonstra total desconhecimento da realidade logística e econômica da região. São Borja tem um fluxo menor de cargas, uma estrutura completamente diferente e, mesmo assim, sofre com a cobrança de pedágio, que inibe o transporte e limita seu crescimento”, analisa Ederson Maas, presidente do SETAL-Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga e Logística da Fronteira Oeste do RS. Para ele, a concessão de um Centro Unificado de Fronteira (CUF) não tem nada a ver com a concessão de uma ponte; “uma coisa é organizar fiscalização aduaneira, outra completamente diferente é impor um pedágio em um ponto estratégico de escoamento de cargas do país. Essa proposta não tem justificativa técnica nem econômica”, constata o presidente.

Pedágio pode desestimular **modal rodoviário** e economia nas fronteiras



Kiko Sierich

Economia local se alimenta do comércio entre as cidades de fronteira

O transporte Paraguai-Brasil tem considerável concorrência do modal aquaviário, através da bacia hidrográfica da região. O eventual pedagiamento de vias terrestres pode estimular a mudança para a navegação em direção à foz do Rio da Prata, em detrimento dos portos brasileiros alcançados por composições rodoviárias. Portanto, na visão dos empresários da fronteira tríplice, a cobrança pelo uso de pontes pode ser prejudicial ao Brasil.

Ederson Maas lembra que o transporte de cargas não é um fardo para o país, pelo contrário, é um dos setores que mais gera receita para o Brasil. Apenas no primeiro bimestre deste ano, as exportações que passaram por Uruguiana geraram quase R\$ 470 milhões em tributos para o país. O transportador observa que esse dinheiro vem do setor privado, de empresários que investem, assumem riscos e mantêm o comércio exterior girando. O presidente do SETAL entende que cumpre ao governo melhorar a infraestrutura. Para ele, o pedágio não só vai desestimular o uso

da ponte de Uruguiana, como pode fazer com que cargas sejam desviadas para outras rotas ou até para outros modais, prejudicando diretamente a economia local. “O governo deve ter dotação orçamentária e projeto para modernizar a ponte sem precisar de concessão”, sintetiza o presidente.

Pela observação de que o custo logístico não é apenas o valor da prestação de serviço do transporte, e que existem vários outros elementos que devem ser considerados em uma operação internacional, o pedágio, onde houver, inclusive nas rodovias, se incorpora ao custo logístico. Este é o raciocínio de Gladys Vinci, que ampara a observação de que o pedágio de São Borja – Santo Tomé tem peso menor ao transporte rodoviário, pois as mercadorias transportadas neste passo de fronteira têm maior valor agregado do que em outros locais. Porém esta tarifa pesará mais onde trafegam cargas de menor valor.

Impacto na economia local

Em nenhuma outra cidade do Brasil o comércio de fronteira tem tanta importância como em Foz do Iguaçu. A cidade sedia grandes atacados que abastecem as cidades paraguaias. E por outro lado, o turismo de compras, consagrado pelos brasileiros que visitam as lojas de Ciudad del Este, igualmente impulsionam a economia local. Cobrar pedágio afetaria toda esta dinâmica de travessias para abastecimento e compras. O presidente do SETAL cita a experiência de São Borja, onde o pedágio afastou o fluxo de pessoas e reduziu as relações comerciais entre os dois lados da fronteira. Muitos evitam cruzar porque simplesmente não compensa pagar para ir e vir, constata ele. Maas compara São Borja com Uruguaiana, onde existe uma dinâmica muito mais intensa com Paso de los Libres. "Um pedágio criaria um obstáculo artificial, prejudicando pequenos e médios comerciantes, transportadores e toda a população que depende dessa conexão. A ponte aberta sempre foi um fator essencial para o crescimento da cidade", arremata.

Gladys Vinci admite que evita cruzar quando tem pedágio: "tem que compensar para que eu queira investir esse valor". Ela relata que na



Pedágio na fronteira São Borja-STO inibe integração local

fronteira São Borja – Santo Tomé as relações comerciais entre as cidades viram-se prejudicadas. Uma evidência disso foram todas as tentativas dos moradores de ambos lados para que o pedágio não fosse mais cobrado dos cidadãos fronteiriços.

Pontes e recintos alfandegados juntos, como modelo de concessão

A vice-presidente executiva da ABTI entende que a concessão de uma ponte é para melhorar a infraestrutura, enquanto a de um recinto alfandegado é para a otimização de serviços. Segundo ela, são estruturas para fins totalmente diferentes.

Já o presidente do Sindifoz, Celso Galleario, aponta para a importância de áreas de controle integrado, porém considera difícil este modelo, sobretudo por Foz do Iguaçu ser uma tríplice fronteira.

Ederson Maas define que uma ponte é uma estrutura essencial de conexão entre países e deve ser tratada como um investimento público estratégico. E agrega que a concessão só faria sentido se houvesse um projeto de duplicação ou construção de uma nova ponte, o que



Ederson Maas, presidente do SETAL

“Fica fácil terceirizar as obrigações quando é a população que paga a conta. Quando a visão do projeto é diminuir o gasto público terceirizando, corre-se o risco de não enxergar o aumento do custo logístico do país”
Gladys Vinci

não existe. Já os recintos alfandegados, como os portos secos, são áreas de controle aduaneiro e podem ter gestão privada para otimizar operações, mas isso não tem nada a ver com pedágio em ponte. O presidente do SETAL raciocina que o que está acontecendo aqui é uma tentativa de justificar um pedágio sem qualquer embasamento técnico.

Concessões dependem da concordância de outros países

As pontes internacionais, de praxe, são metade brasileiras, metade dos países da outra margem. E da mesma forma, a manutenção das mesmas observa, em essência, o mesmo rito formal. Desta forma, igualmente, se justifica que a nova licitação internacional do complexo Ponte + CUF em São Borja – Santo Tomé tenha sido formatada em comum acordo entre Brasil e Argentina. E novamente, a possibilidade de se conceder pontes internacionais, com ou sem recintos alfandegados integrados, dependerá da concordância dos países vizinhos.

Gallegario não tem certeza de qual seria a tendência em relação ao Paraguai. Para ele, o modelo privatizante é condizente com o atual governo federal deste país, porém os governantes podem ser suscetíveis à pressão da sociedade.

Já a vice-presidente da ABTI, analisa que a concessão destas pontes internacionais, até o momento, trouxe questionamentos, mas pode acontecer que algum outro governo seja a favor. “Fica fácil terceirizar as obrigações quando é a

população que paga a conta. Quando a visão do projeto é diminuir o gasto público terceirizando, corre-se o risco de não enxergar o aumento do custo logístico do país, que há tantos anos lutamos para diminuir”, reflete Vinci

Analisando especificamente o caso de Uruguiana, Ederson Maas avalia que essa ideia não faz sentido nem para o Brasil, muito menos para a Argentina. Ele acrescenta que os governos precisam olhar para os números: Uruguiana é a fronteira mais eficiente do país e não precisa de concessão para melhorar, já que existe um estudo e orçamento pronto para sua reestruturação.

O presidente do SETAL pondera que o custo dessa modernização é irrisório, quando comparado ao que o setor fatura. Segundo informações do DNIT, estima-se um investimento de R\$ 80 milhões para uma reestruturação completa da ponte da cidade, um valor insignificante perto dos bilhões que transitam por ali todos os anos. “Ou seja, a solução já existe, e não passa por privatização”, conclui.



Divulgação-Sindifoz

Celso Gallegario, presidente do Sindifoz

Prefeitura de Uruguiana interpela ministro dos Transportes

Em outubro do ano passado, o então prefeito de Uruguiana, Ronnie Peterson, por ofício, expressou a inquietação do município quanto ao projeto de concessão da Ponte Internacional de Uruguiana ao setor privado. Ele destacou o significado econômico da travessia para a cidade. Enumerou que no ano anterior haviam sido realizadas 539 mil operações migratórias; em 2024, até o mês de setembro, 148.775 caminhões circularam pela ponte, abarcando 83.272 operações de comércio exterior, somando US\$ 5,4 bilhões em mercadorias. Peterson arguiu que tais números destacam a importância da Ponte Internacional de Uruguiana não apenas como uma infraestrutura de transporte, mas como um elemento essencial para a prosperidade de nossa região. O prefeito reclamou da falta de diálogo com a municipalidade e requereu o acesso integral ao estudo técnico e aos documentos que fundamentaram o projeto. Ao final, o prefeito observou que a possível implementação de pedágios poderia impactar de forma negativa o trânsito de mercadorias e a economia regional, comprometendo o fluxo livre e o comércio entre as cidades gêmeas.

Argentina poderá apoiar concessões

Em resposta ao ofício da prefeitura, a secretária Nacional do Transporte Rodoviário, Viviane Esse, esclareceu que não há previsão, no presente momento, de concessão da Ponte Internacional de Uruguiana ao setor privado, inclusive o suposto estudo não compõe a carteira de concessões do Ministério dos Transportes. Ela agrega que é importante salientar ainda que, a concessão de um bem público à iniciativa privada, como por exemplo uma Obra de Arte Especial necessita primeiramente de um estudo técnico para verificar se existe viabilidade técnica, social e econômica, o denominado Estudos de Viabilidade Técnica,



Municipalidade quer conhecer os estudos

Econômica e Ambiental - EVTEA e, em seguida se iniciam os estudos para a estruturação do projeto. No caso específico de uma ponte binacional, como o caso da Ponte Internacional de Uruguiana, seriam necessários ainda a concordância da Argentina, sob o arcabouço de um acordo internacional.

A secretária prosseguiu: “assim, de forma geral, este Ministério busca ampliar a escala de investimentos privados em infraestrutura, bem como melhora na manutenção de trecho concessionado e, também, a melhoria na segurança

dos usuários. O principal objetivo de uma concessão é modernizar a infraestrutura viária, garantir uma logística eficiente por meio da integração da malha, reduzir custos, ampliar a capacidade de transporte e aumentar a competitividade do país. Após estes esclarecimentos informamos que existem vários estudos de trechos rodoviários, Obras de Artes Especiais e Pontes Internacionais em estágio inicial de elaboração dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA pela INFRA SA, empresa pública vinculada ao Ministério dos Transportes, que é a principal estruturadora de projetos de infraestrutura para o governo federal. Assim, se confirmada a viabilidade dos mesmos, estes são entregues ao Ministério que verifica sua aderência a política de outorgas e no caso de um ativo internacional, o mesmo precisaria ser validado por ambos os países”.

Ao final de sua resposta, Viviane Esse explicita que o projeto para a concessão da Ponte Internacional de São Borja-Santo Tomé inspira os estudos. Ela enumerou muitos argumentos favoráveis. Destacamos aspectos tais como que a operação e manutenção das pontes mediante serviços realizados de forma conjunta pelo privado, e não mais separada com responsabilidade de cada país, assegurariam maior sintonia. Somou aos seus argumentos que a possibilidade



Viviane Esse, secretária nacional de Transportes Rodoviários, informou que a Argentina pode aderir à ideia das concessões

de de implantação de CUF integrado poderia reduzir o tempo de desembarço aduaneiro, a semelhança da ponte de São Borja.

Ao final de seu ofício, o Ministério dos Transportes mencionou que a Argentina verbalizou a intenção daquele país em ampliar o modelo de concessão da Ponte Internacional de São Borja em outros pontos fronteiriços com o Brasil, o que traria maior celeridade ao desembarço alfandegário, fortaleceria as relações comerciais entre os dois países e garantiria a manutenção tempestiva do bem público, trazendo ainda mais riqueza para as populações lindeiras, visto que motos e moradores locais seriam isentos de pagamento de pedágio.

DEX INTERNACIONAL

5 anos

transportando pelo Mercosul

TRANSPORTE PARA O MERCOSUL

CONTE COM TODA A TRANSPARÊNCIA E EXPERIÊNCIA DE QUEM É REFERÊNCIA NO ASSUNTO!

Pontes como patrimônio do Brasil

Um levantamento feito por um sistema colaborativo de imagens (Open Street Map) constatou que o Brasil tem 113 mil pontes. Deste total, apenas 14.874 delas possuem histórico de manutenção documentado, representando apenas 13% das mesmas. Um estudo apresentado no 65º Congresso Brasileiro de Concreto, realizado em 2024, indica que 37% das pontes com registros documentados têm mais de 50 anos.

A norma técnica brasileira estabelece as diretrizes para realizar inspeções em pontes, viadutos e passarelas, sistemas integrantes da infraestrutura rodoviária e ferroviária do Brasil. A partir da análise de um engenheiro estrutural qualificado e designado como responsável técnico, estabelece-se critérios de classificação de gravidade das manifestações patológicas identificadas nas inspeções. Essa classificação é feita com base na influência do defeito em parâmetros estruturais, funcionais e de durabilidade. Ela é realizada em seis níveis, de 0 a 5, em que a nota 0 representa uma condição emergencial de intervenção e a nota 5 uma condição excelente, tanto em termos estruturais quanto funcionais e de durabilidade. As pontes com caracterização estrutural das notas de 0 a 2 representam riscos iminentes.

Ainda segundo o estudo apresentado no Congresso Brasileiro de Concreto, temos o seguinte contexto da frequência de inspeção:

- 35,8 % das pontes foram inspecionadas apenas uma vez desde 2008
- 52,7% são inspecionadas anualmente
- 8,9% são inspecionadas a cada dois anos

A frequência das inspeções e o custo da manutenção varia muito em função das características construtivas da ponte e da idade da mesma. É preocupante constatar que mais de

um terço delas tenham tido apenas uma inspeção nos últimos 18 anos.

O custo da manutenção

O custo médio anual para a conservação de uma ponte em concreto pode variar dependendo de vários fatores, como a idade da ponte, o tráfego de veículos, a localização, as condições climáticas, e o nível de manutenção preventiva e corretiva necessário. Em média, o custo anual de manutenção de uma ponte em concreto pode girar em torno de 0,5% a 2% do custo total de construção da ponte.

Por exemplo, se a construção de uma ponte em concreto custa R\$ 10 milhões, o custo anual de conservação pode variar de R\$ 50.000 a R\$ 200.000 por ano. Esse valor cobre ações como:

- Inspeções periódicas
- Reparos em estruturas danificadas
- Limpeza de drenagens e outros sistemas
- Manutenção das fundações e suportes
- Ações preventivas para evitar danos futuros

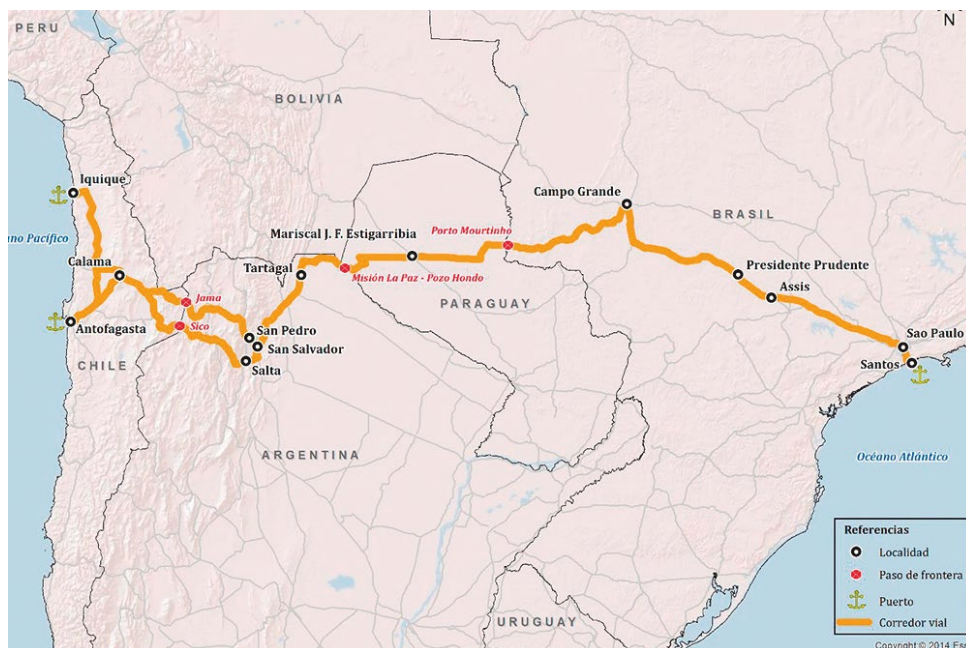
Pontes mais antigas ou com tráfego intenso, os custos de manutenção podem ser mais elevados devido ao maior desgaste e necessidade de reparos mais frequentes.

O metro quadrado para construir uma ponte é de R\$ 3.000,00 a R\$ 6.000,00, ou cerca de R\$ 70 mil / metro linear.

Simulação custo anual

- Ponte de Uruguaiana (1.500 m)
R\$ 525 mil até R\$ 2,1 milhões
- Ponte de São Borja
R\$ 490 mil até R\$ 1,96 milhões

Corredor Bioceânico de Capricórnio avança



Conectar a Atlântico ao Pacífico por meio do território sul-americano é uma ideia alentada desde 1960. O conceito de corredor é atribuído ao economista Celso Furtado, que foi ministro do Planejamento e Orçamento do Brasil (1962–1964). Nas décadas seguintes, foram criados grupos para dar forma ao projeto, porém ele só amadureceu a partir do ano de 2000, durante a Primeira Cúpula Sul-Americana em Brasília. Neste processo histórico de 65 anos, a assinatura da “Declaração de Assunção sobre Corredores Bioceânicos” firmada pelos presidentes da Argentina, Brasil, Chile e Paraguai, durante a cúpula do Mercosul de 2015, definitivamente deu materialidade ao empreendimento.

O projeto avançou por meio dos ministérios das Relações Exteriores de cada país, que formaram um Grupo de Trabalho Quadri-

partite, integrando as áreas de infraestrutura, obras públicas, transportes e outras instituições, para impulsionar os estudos técnicos. Foi definido o Plano Mestre Regional de Integração e Desenvolvimento do Corredor Bioceânico

de Capricórnio, que se constituiu numa linha mestra para orientar as ações de cada governo. Oito estados subnacionais (departamentos, regiões, províncias ou estados, dependendo de cada país) cujos territórios são atravessados



Mapa mostra encurtamento da rota de exportação para Ásia a partir do Corredor Bioceânico (Reprodução – Governo de Tarapacá/CH)



A ponte internacional ligando o Mato Grosso do Sul ao Paraguai está 65% concluída e também deverá estar pronta até 2026.

pelo traçado do Corredor também se alinharam para impulsionar os avanços do projeto.

No ano passado foi implantado um site oficial: corredorbioceanico.org. A estimativa dos governos é que a rota esteja em plena operação a partir do final de 2026.

Ligação estratégica de dois oceanos

Países da América Central e no Norte têm ligação entre o Atlântico e o Pacífico. Este não é o caso do Brasil. A Rota Bioceânica é a resposta para essa questão, criando um corredor logístico de 2.396 km de extensão que ligará o Porto de Santos, em São Paulo, a quatro portos do norte do Chile, passando por Paraguai e Argentina.

O Corredor reduzirá em até 40% o tempo das exportações brasileiras para a Ásia. Estudos indicam que a Rota Bioceânica

encurtará em até 9.700 km a distância nas exportações brasileiras ao continente asiático, o que se traduz em uma redução de até 12 dias no tempo de viagem para países como a China.

No Brasil, as obras das rodovias estão em rápido progresso. O trecho principal é a BR-267, que vai de Bataguassu, na divisa de Mato Grosso do Sul com São Paulo, até Porto Murtinho, na fronteira com o Paraguai. Melhorias estão sendo implementadas para garantir a eficiência e segurança do transporte de cargas, incluindo a revitalização de 101 km de rodovia com terceiras faixas e acostamentos mais largos.

No Paraguai, as obras da rodovia PY01 avançam significativamente, e na Argentina, melhorias estão sendo feitas nas rotas que conectam a fronteira paraguaia ao interior argentino. No Chile, o foco está nas rodovias que ligam o interior aos portos do Pacífico.

Procomex estuda processos nas fronteiras envolvidas

Outra frente de trabalho do corredor é o estudo em curso para mensurar e aprimorar os processos transfronteiriços. Ele está em desenvolvimento pelo Instituto Procomex, desde setembro do ano passado. Segundo John Mein, coordenador Executivo da instituição, o principal objetivo é fortalecer as capacidades de planejamento, gestão e coordenação regional dos governos nacionais e subnacionais que fazem parte do Corredor Bioceânico. Financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o estudo tem previsão de ser concluído em abril deste ano.

Segundo o Procomex, a chave para o sucesso deste corredor está no fortalecimento dos três componentes essenciais: infraestrutura, serviços e instituições. É neste primeiro diagnóstico que o setor privado terá um papel cru-

cial. A ABTI tem participado de todas as reuniões de análise. As fronteiras terrestres avaliadas foram entre Brasil e Paraguai (Porto Murтинho-Carmelo Peralta), Paraguai e Argentina (Pozo Hondo-Misión La Paz) e Argentina e Chile (Paso Jama e Paso Sico).

O projeto emprega a metodologia de mapeamento de processos, partindo da identificação da situação atual. Trata-se de uma técnica que mapeia o estado atual das fronteiras, por meio de análise completa, identificando a sequência de atividades na cadeia logística do processo, os atores responsáveis e as oportunidades de melhoria. Também estão sendo analisados os documentos obrigatórios para a realização dos procedimentos e os sistemas envolvidos nas operações comerciais.

O projeto prevê 4 sistemas portuários públicos e privados na costa do Pacífico, no Chile

- Iquique
- Antofagasta
- Mejillones
- Tocopilla



Projeto de instalações e serviços no corredor

- Porto Murтинho – Carmelo Peralta (Brasil – Paraguai)
- Pozo Hondo – Misión La Paz (Paraguai – Argentina)
- Jama (Argentina – Chile)
- Sico (Argentina – Chile)
- Socompa (Argentina – Chile / ferroviário)

Setor automotivo festeja exportações para a Argentina

Em 2024 a indústria automobilística exportou 166 mil veículos para a Argentina, um volume 50% superior ao ano anterior. Ao todo foram US\$ 2,58 bilhões, um montante 60% maior do que em 2023. Os dados foram levantados no Comex Stat, da Secretaria do Comércio Exterior. O recorde de todos os tempos ainda pertence ao ano de 2017. Na primeira metade do ano passado a indústria automotiva nacional acumulava uma retração de 28,3%, porém com a gradativa melhora de economia argentina, deu-se um apreciável incremento nas vendas, terminando o ano com um recuo de apenas 1,3%.

O Brasil exportou 398,5 mil veículos em 2024, sendo que a

Argentina representou 40% das vendas, tornando-se o principal destino destas exportações. As justificativas para o avanço das exportações ao país vizinho está relacionada ao plano de estabili-

zação da economia combinado com o aporte do FMI, que após dois acordos, injetou dólares em volume tal que a Argentina já contabiliza reservas de US\$ 32 bilhões após um ano de governo.



Inicia a fiscalização de excesso de peso rodoviário com **uso de sistemas HS-WIM**



Após ter passado por um período experimental ao longo do ano de 2023, a ANTT oficializou que desde o dia 02 de dezembro de 2024 passou a vigorar a fiscalização de peso de caminhões empregando a tecnologia de pesagem em alta velocidade (High-Speed Weigh-In-Motion – HS-WIM). Os primeiros equipamentos estão instalados na BR-365, km 640, em Uberlândia/MG, sentido leste, e na BR-364, km 12, em São Simão/GO, sentidos leste e oeste. A tecnologia HS-WIM pos-

sibilita medir o peso dos caminhões em movimento com velocidade de até 90 km/h. A inovação dispensará o desvio da rodovia para trânsito em balanças, simplificando todos os controles. A ANTT qualifica esta providência como um marco significativo, pois os equipamentos foram homologados pelo Instituto Nacional de Me-

trologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro). A Agência ressaltou que a fiscalização do excesso de peso é uma medida essencial para garantir a segurança viária, preservar a integridade da malha rodoviária e promover a concorrência leal no setor de transporte de cargas. As concessionárias de

rodovias deverão gradativamente implantar esta tecnologia nas rodovias concedidas, em substituição das atuais estruturas de fiscalização administradas pela ANTT.

A operação será por video-monitoramento, com o acompanhamento dos fiscais da ANTT e apoio de operadores da concessionária. As multas serão emitidas via sistema RADAR do SERPRO, e poderão ser verificadas diretamente no sistema, semelhante às demais multas de trânsito.

Vantagens da fiscalização HS-WIM


- Fiscalização de todo o fluxo rodoviário em velocidade normal de circulação
- Reduzido impacto ambiental na implementação e operação
- Menor custo de implementação e operação
- Maior flexibilidade para a realização da Medida Administrativa (Transbordo/Remanejo)
- Operação continua sem restrições por capacidade de pátio, atendimento, ou condições climáticas adversas

Paraguai exige autorização para **carretas de quatro eixos**

Em conformidade com a legislação do Paraguai, semirreboques com quatro eixos ou mais não são permitidos no país. Essa configuração não está contemplada na normativa paraguaia, sendo sua circulação autorizada exclusivamente com um permissão ocasional. As empresas que necessitam operar com estas configurações devem obter um permissão ocasional, cujos procedimentos são os seguintes:

1. A transportadora deve solicitar uma Autorização de Viagem de Caráter Ocasional à ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres).
2. Com a autorização emitida, a empresa deve apresentá-la à Dinatran (Direção Nacional de Transporte) no Paraguai para obter o permissão ocasional.
3. Após a aprovação da Dinatran, o permissão ocasional deve ser levado ao MOPC (Ministério de Obras Públicas e Comunicações) na fronteira.

Esta autorização tem validade de 180 dias e pode ser renovada. Alerta-se de que semirreboques com esta configuração podem ter sido excluídos da frota já complementada no Paraguai junto a DINATRAN. Enquanto essa configuração de eixos não for incluída na legislação paraguaia, este é o procedimento que assegura ingresso no país sem risco de problemas operacionais. Esta questão foi debatida na última reunião bilateral Brasil-Paraguai, porém não houve avanços.



Transformando desafios tributários em caminhos rentáveis!

Na estrada do sucesso empresarial, a Assertt é o parceiro que você precisa para converter a complexidade dos tributos em oportunidades de crescimento. Nossa missão é clara: transformar desafios fiscais em resultados econômicos positivos, guiando sua empresa por caminhos seguros e rentáveis no cenário tributário brasileiro.

Com um sistema próprio de cruzamento de dados e uma equipe altamente experiente, diagnosticamos e identificamos oportunidades de economia tributária para negócios de todos os portes e setores – do Transporte Nacional e Internacional ao Agronegócio, passando por empresas Importadoras, Exportadoras e Indústrias.

Na Assertt, transportar soluções vai além das estradas: é simplificar processos, maximizar resultados e garantir que seu sucesso esteja sempre no horizonte tributário.

Entre em contato e descubra como podemos transformar tributos em vantagens competitivas!



45 3223 5585 • 45 3306 9552



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



www.assertt.com.br

Transporte rodoviário internacional: Superando obstáculos para a **integração sul-americana**

O transporte rodoviário internacional na América do Sul teve início na década de 1960, impulsionado por empresários do segmento de transporte de cargas. Naquela época, o Brasil contava com apenas 8.675 quilômetros de rodovias federais pavimentadas, sendo a infraestrutura rodoviária majoritariamente voltada para atender às grandes capitais litorâneas, o que dificultava a conexão com os países vizinhos. A escassez de infraestrutura, aliada à falta de mão de obra qualificada e entraves burocráticos, limitava a integração entre os países sul-americanos.

Com o passar dos anos, o avanço de acordos bilaterais e a criação de blocos econômicos intensificaram o comércio entre os países e, consequentemente, a movimentação de cargas. Isso abriu novas oportunidades para os transportadores, especialmente o Sul do Brasil, que atendia aos principais mercados: Argentina, Uruguai, Paraguai e Chile. Hoje, esses quatro países representam cerca de 98% da movimentação de carga rodoviária do Brasil com o restante da América do Sul.

Embora a infraestrutura brasileira tenha evoluído — com um aumento na extensão da malha rodoviária —, ela ainda é insuficiente para atender à crescente demanda. A região Sul conta com 388 mil quilômetros de rodovias, mas apenas 9,9% desse total é pavimentado. Segundo a Pesquisa CNT de Rodovias 2024, aproximadamente 69,9% das vias avaliadas na região apresentam

algum tipo de problema, o que resulta em diversas externalidades negativas para os transportadores e o meio ambiente.

Os defeitos no pavimento, por exemplo, aumentam em cerca de 37% os custos operacionais dos transportadores, acarretando um gasto adicional de 222 milhões de litros de óleo diesel por ano e gerando prejuízos estimados em R\$ 1,3 bilhão, além de emissões de gases do efeito estufa na ordem de 0,6 MTCO₂eq.

A atuação de entidades como a CNT e a ABTI na defesa de melhorias estruturais e operacionais, é indispensável para que possamos avançar em direção a um sistema de transporte mais dinâmico.

Outro desafio enfrentado pelo setor é a escassez de mão de obra qualificada. Segundo a Pesquisa CNT Perfil Empresarial do Transporte Rodoviário de Cargas, os empresários enfrentam dificuldades para a contratação, especialmente, de motoristas e mecânicos, por esbarrarem em profissionais sem experiência na atividade ou pouco qualificados e por conta da baixa atratividade da profissão.

Os motoristas, que representam cerca de 80% do total de empregados, permanecem por cerca de 5 anos no posto, o que resulta em alta rotatividade e custos adicionais com rescisão, recrutamento, treinamento e formação de profis-

sionais a cada ciclo. E esta reposição está cada vez mais difícil: 44,6% das empresas entrevistadas pela CNT relataram ter vagas para motoristas, sendo que algumas delas possuem mais de 20 postos desocupados. Os estados da região Sul estão entre as cinco unidades da Federação com o maior número de empresas com vagas em aberto.

Além disso, transportadores apontam, na mesma pesquisa, que fatores como a formação de mão de obra, a falta de infraestrutura de apoio nas estradas, ações trabalhistas e restrições de circulação sobrecarregam os custos das empresas de transporte de cargas no país.

Em síntese, em um cenário de desafios contínuos, a colaboração entre os setores público e privado é essencial para a transformação do transporte rodoviário internacional na América do Sul. A melhoria da infraestrutura, a capacitação profissional e a redução das barreiras burocráticas são fundamentais para garantir a competitividade do Brasil no comércio global. O setor de transporte, por ser vital para a economia, tem o potencial de desempenhar um papel crucial no fortalecimento das relações comerciais sul-americanas. A atuação de entidades como a CNT e a ABTI na defesa de melhorias estruturais e operacionais, é indispensável para que possamos avançar em direção a um sistema de transporte mais dinâmico, sustentável e integrado, capaz de atender às necessidades atuais e se preparar para os desafios do futuro.



Conectando Horizontes,
Entregando Confiança
Desde 2003



Transmaas: Inovação e excelência no transporte internacional do Mercosul

Fundada em 2003, a Transmaas se consolidou como uma das mais respeitadas empresas de transporte internacional do Mercosul, construindo sua reputação sobre pilares de inovação tecnológica, excelência operacional e relacionamentos de confiança.

Sob a liderança visionária de Eliane Maas, atual CEO, a Transmaas enfrentou os desafios iniciais de um mercado altamente competitivo. Os primeiros anos foram marcados por obstáculos significativos: a complexidade regulatória nas fronteiras, a burocracia aduaneira que variava entre países, e a necessidade de **construir credibilidade** em um setor onde a **confiança é a moeda mais valiosa**.



“Desde o início, sabíamos que nosso propósito ia além de simplesmente transportar cargas. Queríamos ser o elo de confiança, permitindo que empresas expandissem suas fronteiras”,
— Eliane Maas, CEO

Um marco importante ocorreu em 2009, com a emissão do primeiro Conhecimento de Transporte Internacional (CRT) – documento fundamental que oficializa e regulamenta o transporte rodoviário internacional. Este momento simbolizou não apenas uma conquista operacional, mas o **início de uma trajetória de superação de barreiras** que pareciam intransponíveis para uma empresa recém-chegada ao mercado.

O comprometimento deu resultados. A Transmaas cresceu, **ampliou** sua presença geográfica e **investiu continuamente** em sua frota, rede de fornecedores e tecnologia de ponta. Hoje, são mais de 15 milhões de quilômetros percorridos anualmente, conectando Brasil, Argentina, Chile e Uruguai com **eficiência e segurança**.

Mas o que realmente diferencia a Transmaas é a sua **capacidade única de equilibrar tradição e inovação**. Ao mesmo tempo em que preserva o **atendimento próximo e personalizado**, a empresa é reconhecida por seu pioneirismo tecnológico, com sistemas de rastreamento em tempo real que permite **monitoramento 24/7** das cargas, **previsibilidade logística** e **gestão proativa de riscos** operacionais.

"Nossos investimentos em inovação nos permitem oferecer aos clientes informação em tempo real, controle total das operações e agilidade imbatível. Mas nunca abrimos mão do relacionamento humano. Esse é o nosso DNA", explica Eliane Maas.

Esta abordagem resultou no desenvolvimento de três pilares fundamentais que sustentam a reputação da empresa: qualidade operacional com foco em **entregas seguras e pontuais**, gestão de relacionamentos **construída sobre confiança genuína**, e infraestrutura **constantemente atualizada** para **garantir eficiência** documental e operacional – essencial em um setor onde atrasos ou erros podem significar enormes prejuízos.

É essa combinação, aliada à solidez construída em mais de 20 anos de estrada, que **faz da Transmaas o parceiro logístico preferencial** para empresas que buscam **expandir seus negócios** no Mercosul. A empresa está em **fase final do processo** de certificação OEA (Operador Econômico Autorizado), demonstrando seu **compromisso com excelência** em segurança e conformidade aduaneira, o que **garantirá ainda maior agilidade e previsibilidade** nas operações internacionais.

Além da excelência operacional, a Transmaas também se destaca por seu ambiente de trabalho, **sendo pioneira em Uruguiana** com a certificação Great Place to Work (GPTW) – um reconhecimento que reflete seus valores de **valorização do capital humano**. Com soluções customizadas e expertise incomparável, a Transmaas **facilita o comércio internacional, impulsionando o desenvolvimento econômico** da região.

A trajetória da Transmaas prova que com trabalho duro, paixão e inovação constante, é possível transformar um sonho em uma **empresa líder, que gera valor** para clientes, colaboradores e a sociedade como um todo.

E o caminho da Transmaas está apenas começando. "Estamos ansiosos pelo futuro. Prontos para continuar superando limites e conectando possibilidades. Afinal, há 20 anos, cada desafio nos inspira a ir mais longe", conclui Eliane.

Para conhecer mais sobre as soluções logísticas da Transmaas e como ela pode impulsionar seus negócios no Mercosul, visite www.transmaas.com.br e descubra como a tradição e inovação se encontram para oferecer a experiência mais confiável em transporte internacional.



Rastreamento,
Videotelemetria e
Comunicação Global



Conheça o mais recente lançamento da Trucks Control:

Alertas de Fadiga verificados por **Inteligência Artificial (IA)** integrados ao **Software New Enterprise**.



- Identifique comportamentos de risco em tempo real
- Antecipe problemas com análises inteligentes
- Tenha evidências concretas em casos de sinistros



Escaneie o QR Code e descubra como nossa **Inteligência Artificial** pode levar a gestão da sua frota a um nível elevado e eficiência e segurança.

Viasat[™] + inmarsat[™] ORBCOMM[™]

f y in @truckscontrol

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

Concessionárias de rodovias vão migrar praças de pedágio para o **free flow**

Poder concedente assumirá 90% dos riscos de inadimplência

A Agência Nacional de Transportes Terrestres aprovou as normativas e referenciais que possibilitam a substituição de praças de pedágio convencionais por pedágio eletrônico em novos contratos de concessão rodoviária. A mudança é a etapa inicial da migração para o sistema de livre passagem (free flow).

A decisão habilita as concessionárias para uma transição gradual, permitindo que aquelas com previsão de novas praças optem pela adoção do pedágio eletrônico nos primeiros três anos de concessão. Durante esse período, serão avaliados custos, índices de inadimplência, fraudes e falhas operacionais, permitindo ajustes regulatórios para uma migração definitiva ao free flow.

A Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON) revisou as minutas, ampliando o rol de concessões aptas à migração e ajustando a metodologia de precificação dos investimentos. Entre as mudanças, está a definição de que 90% dos riscos de evasão serão assumidos pelo poder concedente, enquanto a concessionária será responsável por 10% da inadimplência, além de fraudes e falhas nos equipamentos. Os valores arrecadados com multas por evasão serão utilizados para recompor perdas financeiras.



A ANTT divulgou que a medida oferece segurança técnica e jurídica para a transição ao modelo eletrônico, preservando o equilíbrio econômico-financeiro das concessões. Os usuários das rodovias têm a expectativa de que a implantação dos arcos de livre passagem possa baratear as operações das concessionárias, além de fracionar as tarifas em trechos menores, ampliando a base de arrecadação do pedágio. A combinação destes dois aspectos poderá proporcionar uma redução das tarifas.

O modelo eletrônico de cobrança existe há mais de 20 anos, inclusive na América do Sul. O Brasil tardou a incorporar esta tecnologia. O fracionamento de tarifas em trechos menores de autopistas é uma experiência antiga na Europa e nos Estados Unidos, mesmo quando a co-

brança ainda era manual, como aqui se pratica. E este modelo trouxe justiça tarifária aos usuários, pois pagam apenas os trechos que utilizam.

Ainda que o marco legal do pedágio de livre passagem tenha sido definido apenas há pouco mais de três anos, de um modo geral ele já vem sendo praticado no país a partir da cobrança eletrônica por tags. No estado de São Paulo cerca de 70% dos veículos estão equipados com tags. Nacionalmente a frota de caminhões já emprega amplamente esta tecnologia, fazendo com que o free flow não acrescente novidades. A efetiva inovação deverá ser a redução dos custos operacionais e ampliação da base de arrecadação, que deverão recompor o cálculo das tarifas a partir da completa implantação deste arcos.

Argentina vai privatizar a **Corredores Viales**

A Argentina vai conceder para a iniciativa privada as operações da Corredores Viales, empresa estatal que administra cerca de 6.000 km de rodovias no país. O novo modelo de concessão, com cobrança de pedágio, prevê que as concessionárias devam realizar as obras necessárias para obter o direito de cobrar nas estradas.

A Corredores Viales opera desde 2017. A empresa é deficitária. Em 2023 sofreu perdas superiores a 142 bilhões de pesos. A empresa será extinta e dez rodovias nacionais serão leiloadas separadamente.

Os trechos a serem concedidos incluem importantes rodovias do país, bem como corredores rodoviários em províncias como Tucumán, Jujuy, Salta, Buenos Aires, Mendoza, entre outras,



além do pedágio que conecta a Cidade de Buenos Aires com o acesso sul à capital.

A privatização da Corredores Viales foi aprovada pelo Congresso argentino junto com outras estatais. O governo já havia dado

início também ao plano de privatização da chamada “Rota do Mercosul”, com licitação de oito trechos do ‘Corredor Rodoviário 18’, atualmente geridos pela empresa estatal Caminos del Río Uruguay.

Fonte: La Nación

Entra em vigência reconhecimento mútuo de **assinaturas digitais** no Mercosul

O Governo Federal publicou em 07 de fevereiro o Decreto Presidencial nº 12.376/2025, que promulga o Acordo de Reconhecimento Mútuo de Certificados de Assinatura Digital do Mercosul. O acordo histórico entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai facilita o comércio e a comunicação eletrônica, garantindo que assinaturas digitais emitidas em um país sejam reconhecidas pelos demais e tenham o mesmo valor de assinaturas manuscritas. Com a promulgação do decreto, o coordenador operacional do acordo no Brasil será o Instituto Nacional de Tecnologia da

Informação (ITI), que já é responsável por manter e executar as políticas da Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil).

Segundo o ITI, a medida possibilita uma série de benefícios aos países signatários, como intercâmbio de documentos fiscais e aduaneiros, possibilidade de empresas sediadas nos diferentes países do bloco assinarem contratos entre si, melhoria na rastreabilidade de produtos de livre comércio e reconhecimento automático de documentos eletrônicos produzidos a partir de certificados digitais nas infraestruturas oficiais de cada país.

Escolha o melhor caminho para você e para o seu negócio.

Investir na Transpocred é escolher quem valoriza o seu dinheiro! Aqui, seu investimento rende mais que a média do mercado, com a segurança de uma instituição sólida e Rating A+.

Tudo isso somado ao nosso modelo de cumulatividade de taxas que permite maximizar a sua rentabilidade e ganhos futuros.

Conheça nosso portfólio de investimentos:



RDC Pré-fixado



RDC Pós-fixado



LCI - Letra de Crédito Imobiliário



IPCA+



Aplicação Programada



Cota Capital



Poupança



AILOS
SISTEMA DE COOPERATIVAS

transpocred.coop.br



Proteção para você e para o seu patrimônio:

Garanta segurança e tranquilidade para você, sua família e seu patrimônio.

Escolha a cobertura ideal entre nossas opções de seguros e proteja o que mais importa para você e para o seu negócio.

VIDA

AUTOMÓVEL

EMPRESARIAL

RESIDENCIAL

FROTA



As potencialidades do **diesel verde**

O Brasil não é um grande produtor de diesel verde, porém está investindo em tecnologia e infraestrutura para se tornar um player relevante nesse mercado. O país conta com o Programa Nacional do Diesel Verde (PNDV), e o Conselho Nacional de Política Energética deve determinar anualmente a quantidade mínima de diesel verde a ser adicionado ao diesel vendido ao consumidor final. Para definir a mistura, o conselho deverá analisar as condições de oferta de diesel verde, incluídas a disponibilidade de matéria-prima, a capacidade e a localização da produção, o impacto da participação mínima obrigatória no preço ao consumidor final, e a competitividade nos mercados internacionais do diesel verde produzido no Brasil.

O diesel verde costuma ser confundido com o biodiesel, que também é um combustível limpo, mas com propriedades distintas. O biodiesel é um éster de ácidos graxos, obtido a partir da reação de óleos ou gorduras com um álcool. Já o diesel verde, apesar de também ser obtido a partir de óleos ou gorduras, é um hidrocarboneto parafínico produzido a partir de diversas rotas tecnológicas, como hidrotratamento de óleo vegetal e animal, e que pode ser utilizado em motores do ciclo diesel sem adaptações. A Petrobras anunciou em fevereiro deste ano que está transformando a Refinaria Riograndense, em Rio Grande/RS, numa planta que



produzirá combustíveis a partir de óleos vegetais, resultando no diesel verde e no SAF (combustível sustentável de aviação).

Ainda que a produção em larga escala esteja em desenvolvimento, a Petrobras já fez testes, e produziu 5,8 milhões de litros de diesel renovável em abril de

2024. A nova Lei de Combustíveis Sustentáveis (Lei 14.993, de 2024) incentiva a produção e o uso de diesel verde no Brasil. O país possui grande potencial para a produção deste combustível devido à sua vasta disponibilidade de matérias-primas, como óleos vegetais e gorduras animais.

Vantagens do uso de diesel verde em ônibus e caminhões

- reduz as emissões de gases de efeito estufa e de poluentes
- dispensa modificações nos motores de veículos a diesel (diferentemente do biodiesel)
- apresenta propriedades físico-químicas que tornam o processo de combustão eficiente
- aumenta a oferta de fontes renováveis para abastecimento de veículos pesados
- incentiva a economia local ao utilizar biomassas e resíduos para a sua produção
- aproveita infraestruturas existentes de refinarias para viabilizar a sua oferta
- os veículos já estão certificados para o seu uso

25 anos conectando o Mercosul com excelência

No mês de abril deste ano, celebramos os 25 anos da MVP Transportes Internacionais, uma empresa que se tornou sinônimo de excelência no transporte de cargas rodoviárias no Mercosul.

Fundada em abril de 2000 pelos irmãos José Carlos Dias e Lúcia Cerqueira Dias, a MVP nasceu de um sonho compartilhado e da paixão pelo setor de transportes, um legado que atravessou gerações e enfrentou grandes desafios ao longo de sua trajetória.

José Carlos Dias, que infelizmente nos deixou em 2022, foi um visionário incansável, cuja dedicação e amor pela logística inspiraram não apenas a família, mas também todos os colaboradores que fizeram parte dessa caminhada. Lúcia Cerqueira Dias, cofundadora da empresa, trouxe organização e estratégia desde os primeiros passos da MVP, sendo peça-chave para estruturar e expandir as operações.

Com foco em atender os países do Mercosul – Brasil, Argentina, Chile, Paraguai, Uruguai, Bolívia e Peru – a MVP cresceu gradualmente, enfrentando dificuldades e superando obstáculos com união e perseverança.

A empresa sempre manteve como prioridade a qualidade dos serviços, a pontualidade e o respeito aos seus clientes e colaboradores.

Após a perda de José Carlos, seus filhos assumiram o compromisso de dar continuidade ao legado da família.

Hoje, eles seguem à frente da gestão ao lado de Lúcia, honrando os valores e a visão que deram origem à MVP.



A história da empresa é também uma história de resiliência e conquistas. Apesar dos desafios enfrentados, a família Dias manteve o compromisso de transformar cada obstáculo em uma oportunidade de crescimento.

Atualmente, a MVP Transportes Internacionais conta com mais de 100 colaboradores diretos e mais de 400 indiretos, sendo uma fonte de orgulho não apenas para a família, mas para todos que fazem parte dessa história.

Os 25 anos representam muito mais do que uma trajetória empresarial.

São 25 anos de sonhos realizados, de superação e de dedicação de uma família que transformou o amor pelo transporte em um legado para as gerações futuras.

A cada quilômetro percorrido, a MVP reafirma sua missão de conectar países, pessoas e negócios, levando consigo os valores de ética, compromisso e excelência. Parabéns, MVP, por essa história inspiradora e pelo impacto positivo no setor de transportes no Mercosul!



TRANSPORTES
INTERNACIONAIS



INFRA S.A.: **Planejamento e Inovação** para alavancar a Infraestrutura de Transportes no Brasil

A infraestrutura de transportes é essencial para a dinâmica econômica e territorial do Brasil. Mais do que reduzir custos, uma logística eficiente torna o país mais competitivo, amplia fluxos comerciais e fortalece a conexão entre regiões, sempre com foco no desenvolvimento sustentável.

Nesse contexto, a Infra S.A. é um agente estratégico, comprometido com planejamento, estruturação de projetos, engenharia e inovação aplicada à infraestrutura de transportes. Temos a honra de iniciar nossa participação na Revista Cenário do Transporte com este artigo de apresentação.

Sobre a Infra S.A.

A Infra S.A. é uma empresa pública federal vinculada ao Ministério dos Transportes, resultante da incorporação da Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL) pela VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., conforme Decreto nº 11.081 de 2022. Essa fusão, consolidada em setembro de 2022, fortaleceu nossa capacidade técnica e operacional, permitindo atuação sistêmica e integrada, com soluções inovadoras, eficientes e sustentáveis.

Nossa missão é clara: planejar, projetar e implementar soluções que modernizem a infraestrutura de transportes e logística no Brasil, promovendo impactos positivos para a sociedade. Contamos com uma equipe técnica altamente capacitada e um centro de inteligência que subsidia a formulação de políticas públicas e projetos de infraestrutura.

Atuação Estratégica e Impactos no Setor de Transportes

A Infra S.A. atua em diversas frentes, buscando sempre garantir que os investimentos em infraestrutura de transportes sejam alocados de forma eficiente e alinhados às diretrizes da Política Nacional de Transportes. Entre as principais áreas de atuação, destacam-se:

- planejamento de transporte e logística;
- estruturação de projetos;
- implantação de infraestrutura ferroviária;
- licenciamento ambiental e gestão fundiária;
- inteligência de mercado e inovação.



Nosso trabalho se baseia em desenvolvimento sustentável, inovação tecnológica e governança eficiente. Adotamos uma abordagem baseada em evidências e análise de custo-benefício para equilibrar crescimento econômico, responsabilidade socioambiental e inclusão social. Também incentivamos a participação do setor privado por meio de concessões, parcerias público-privadas e desestatizações, ampliando a eficiência na execução de projetos.

Uma Nova Etapa no Debate Sobre Infraestrutura

A partir desta edição, a Infra S.A. contribuirá com esta revista, trazendo reflexões e análises sobre os desafios e oportunidades no setor de transportes. Discutiremos soluções inovadoras e os impactos das políticas públicas na infraestrutura nacional.

Nosso compromisso é fortalecer o debate qualificado entre governo, setor privado e sociedade. Afinal, o avanço do Brasil depende diretamente da evolução da infraestrutura de transportes, e a Infra S.A. está na vanguarda dessa transformação.

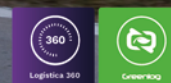
Seja bem-vindo a essa jornada. Nos vemos na próxima edição!

Conheça nossas redes sociais

- Instagram: **infra.official**
- LinkedIn: **infra-oficial**
- Twitter: **infrasaoficial**
- Threads: **@infra.official**
- Youtube: **@infrasa.official**



LOGÍSTICA INTERNACIONAL 360



Operações logísticas integradas para otimizar o Comércio Internacional

ECOSSISTEMA 360



Em um mercado cada vez mais exigente, contar com um operador logístico integrado não só otimiza sua operação, como também reduz custos e melhora a rentabilidade.

Na Qbox, atuamos como seu parceiro estratégico e oferecemos um ecossistema logístico 360, desenvolvendo soluções sob medida dentro de um acordo de colaboração que garanta eficiência e previsibilidade em cada operação, trabalhando lado a lado para potencializar sua cadeia de suprimentos.

Entre em contato conosco hoje mesmo e descubra como podemos otimizar a sua logística.



Parque Logístico Qbox Campana
Ruta 6 Km. 193,5 Campana
+54 3489 409 900



Qbox São Paulo
AL. Rio Negro 500
West Towers B - sala 2213/2214
Alphaville Empresarial - Barueri
+55 11 3434 5959



www.qboxonline.com

SOLUÇÕES EM LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Ferramentas de busca via IA

Perplexity, Dexa e Arc Search são três ferramentas de IA que oferecem alternativas ao mecanismo de busca do Google, que incorporou IA através do Gemini. Elas apresentam respostas diretas e relevantes.

Perplexity

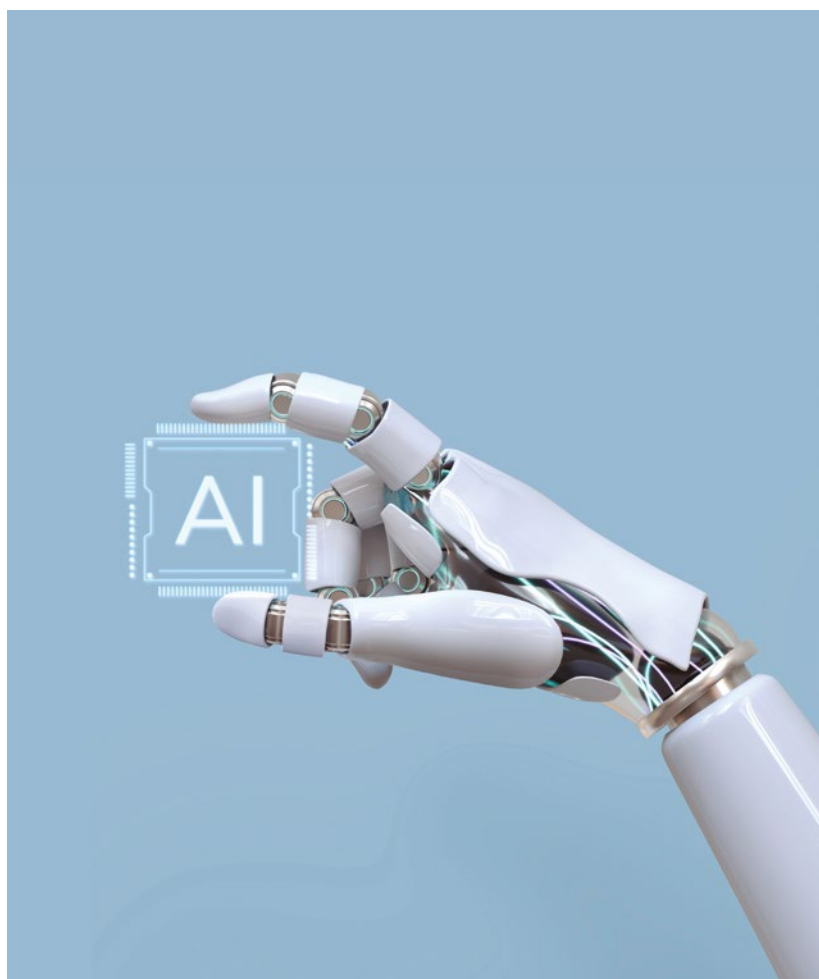
A ferramenta poupa tempo ao compilar uma resposta resumida mais precisa para qualquer pergunta que você fizer. O chatbot vai responder de acordo com o idioma utilizado pelo usuário.

Exemplo: Perguntei sobre demissões de jornalistas e imediatamente recebi uma resposta resumida útil. Ele resumiu, citou e forneceu links para coberturas jornalísticas de cinco organizações confiáveis: NPR, CNN, NYTimes, Politico e Axios. Também sugeriu pesquisas complementares bem pertinentes.

Obter resultados do Perplexity é como receber instruções de direção em vez de um mapa confuso. Em lugar de vasculhar dezenas de links para tentar descobrir qual deles será útil, você pode focar no conteúdo em si.

Por que a IA é tão útil para a pesquisa? “Ao contrário da pesquisa tradicional, a pesquisa com IA decifra a intenção implícita e o contexto de uma consulta, fornecendo resultados mais personalizados e precisos.” Foi dessa forma que o Perplexity respondeu à minha pergunta sobre sua utilização.

Prefira o Google ao Perplexity quando... você estiver tentando encontrar um site específico ou preferir montar uma

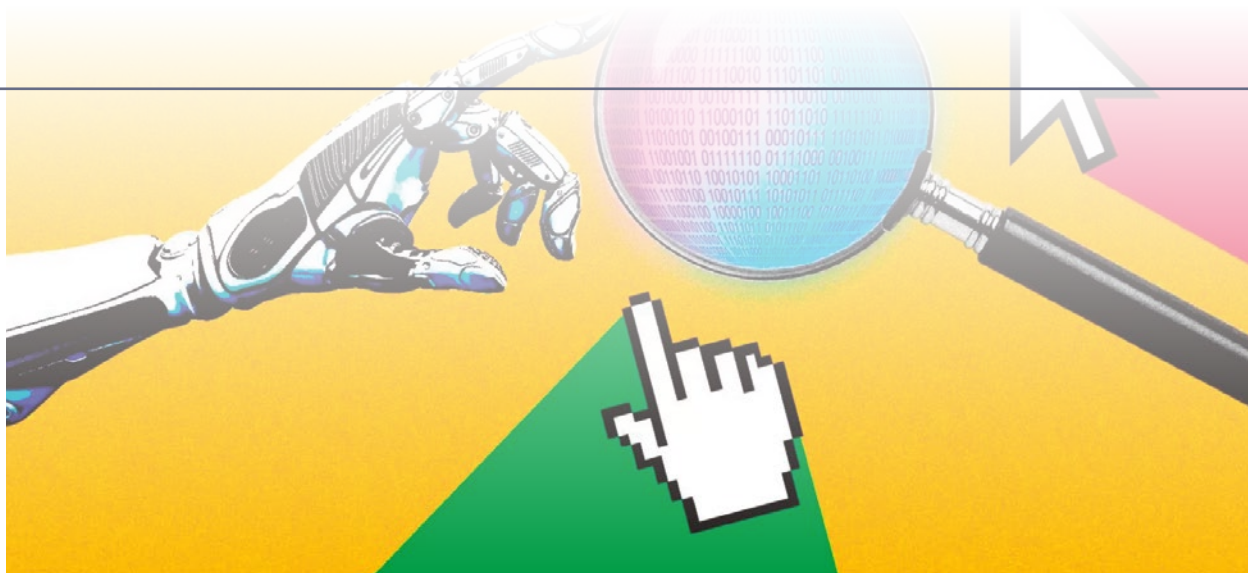


lista de sites para pesquisar por conta própria.

Plataforma e preços: é gratuito para uso comum. Uma assinatura de US\$ 20 por mês traz alguns benefícios, incluindo um modo cooperativo mais avançado e acesso a modelos de IA mais avançados.

Dexa busca por informações em podcasts

Às vezes, você procura um tipo específico de conteúdo, como ideias compartilhadas em podcasts. É aí que um novo serviço chamado Dexa pode ajudar muito. Em vez de navegar ou pesquisar na web mais ampla, como



o Perplexity, o Dexa foca exclusivamente no conteúdo de podcasts (funciona somente em inglês).

Em resposta a qualquer consulta, ele identifica vários episódios de podcast relevantes e vincula ao momento exato em que o assunto é abordado. Você pode assistir ou ouvir o conteúdo original ou ler um resumo rápido.

Ele é útil para... achar debates sobre temas relacionados a autoaperfeiçoamento e tecnologia.

É pequeno, mas está crescendo: 50 mil pessoas visitam o Dexa todos os meses, que acaba de arrecadar US\$ 6 milhões para expandir seus recursos.

Quando usar o Dexa: em vez de percorrer dezenas de episódios antigos ou se debruçar sobre longas transcrições, vá direto aos

momentos relevantes do podcast que abordam qualquer assunto de interesse.

Plataforma e preço: baseado na web, portanto, funciona em qualquer dispositivo. Gratuito, por enquanto. Os criadores estão considerando modelos com suporte de anúncios e de assinatura.

Arc Search

Este é um novo aplicativo gratuito para iOS que usa IA para pesquisar vários sites relacionados à sua consulta. Você recebe um resumo imediato de suas descobertas em uma página organizada.

Os sites de origem são listados, para que você possa se aprofundar. Se clicar em um site, o Arc bloqueia os cookies, rastreadores

e anúncios. É possível desativar esse bloqueio, se o usuário preferir. O Arc Search, por outro lado, compila suas recomendações principais de várias fontes, produzindo uma resposta mais robusta. Além de um resumo, ele fornece acesso a links para aprofundamento, exatamente como você encontraria no Google.

Plataforma e preços: Gratuito. Por enquanto, está disponível apenas para iOS.

Este artigo foi republicado com permissão do *Wonder Tools*

SOBRE O AUTOR:

Jeremy Caplan é diretor da *Newmark Graduate School of Journalism* da CUNY e criador da newsletter *Wonder Tools*.



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



A segurança no transporte rodoviário e as novas diretrizes do seguro de cargas

O transporte rodoviário de cargas é essencial para a economia, mas enfrenta desafios com o aumento dos roubos de mercadorias. Uma pesquisa da seguradora Tóquio Marine apontou um crescimento expressivo nos furtos de produtos alimentícios, eletrônicos, medicamentos e cargas de e-commerce.

Diante desse cenário, cresce a busca por seguros especializados. A procura por coberturas de responsabilidade civil e desvio de carga, que protegem contra desaparecimento e roubos, aumentou 8% em 2023 e 15% em 2024. Esse movimento foi impulsionado pela Lei 14.599/2023, que reforçou a responsabilidade primária do transportador sobre a segurança da mercadoria.

Corretores de seguros especializados são fundamentais nesse processo, ajudando transportadoras a escolherem as melhores coberturas e garantindo conformidade com a legislação. A contratação estratégica dos seguros obrigatórios, como o RCTR-C e o RC-DC, é essencial para mitigar riscos e assegurar a continuidade das operações.

Além disso, novas regulamentações impactam o setor. Em vigor desde 23 de março de 2025, a Resolução 472 do CNSP atualiza diretrizes dos seguros de responsabilidade civil dos transportadores de carga, garantindo maior proteção às empresas.

Outro avanço é o Novo Marco Legal dos Seguros (Lei 15.040/2024), que moderniza as normas de contratação, aumentando a segurança jurídica e a transparência. A nova lei revoga trechos do Código Civil sobre seguros de vida e danos, consolidando regras já aplicadas no mercado.

A crescente necessidade de proteção reforça a importância do planejamento estratégico na gestão de riscos. Transportadoras que investem em segurança e boas práticas minimizam impactos financeiros e aumentam a eficiência operacional.

Em um cenário de mudanças, contar com um corretor especializado pode ser essencial para proteger negócios e garantir a integridade das operações.

Fonte: Tóquio Marine / Câmara dos Deputados / CQCS

Fale com quem é especialista em seguro de transporte internacional de cargas e logística.

Av. Aureliano de Figueiredo Pinto, 575 Conj. 407.
Praia de Belas - Porto Alegre - RS

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

✉ rodosul@rodosulseguros.com.br 🌐 rodosulseguros.com.br



Excelência em Logística:

Uma Jornada de Conquistas e Inovação

Há mais de uma década no mercado, o Grupo Brenex se destaca pela qualidade, segurança e inovação nos serviços logísticos. Com uma trajetória sólida e certificações, buscamos continuamente aprimorar nossos processos e entregar soluções sob medida aos nossos clientes.

Diferenciais que nos Tornam Referência:



» Premiações Importantes:

Supplier Award 2024 Stellantis:

Recebido com orgulho por nosso CEO **Everson Honório** e o Diretor Geral **Breno Honório**, o prêmio na Itália reforça nosso compromisso com inovação, adaptabilidade e eficiência na América do Sul.

CNH Suppliers Excellence Awards 2024: Fomos premiados na categoria "Transportes Logísticos" por nossa dedicação e excelência nos serviços prestados.

Essas conquistas são o reflexo de nossa busca constante pela excelência e de um time comprometido com o sucesso de nossos clientes e parceiros.

» Premiações Importantes:

ISO 9001:2015, SASSMAQ, OEA e Sedronar. Cada uma delas reflete nosso total compromisso com a Qualidade e Segurança.



» Parcerias que Potencializam Nossa Performance

Trabalhamos com grandes nomes do mercado, como **Peugeot, Fiat, CNH, Iveco e Renault** oferecendo soluções logísticas completas, sempre com foco na eficiência e segurança no transporte de cargas. Nosso trabalho é feito com um só objetivo: de forma otimizada, garantir a melhor experiência para nossos clientes.

» Segurança em Primeiro Lugar

A Segurança é um valor essencial no Grupo Brenex. Garantir a integridade das cargas e a tranquilidade dos nossos clientes é prioridade em todas as nossas operações.

» Inovação e Tecnologia a Serviço da Logística

Estamos sempre em busca de inovações que garantam a máxima eficiência. A tecnologia de ponta presente em nossos processos e unidade, permite que possamos oferecer soluções rápidas e eficazes, adaptadas às necessidades de cada cliente.

» Rumo ao Futuro

Com uma visão clara para o futuro, nosso objetivo é ser referência em operações logísticas no Mercosul até 2030. Para isso, seguimos investindo em inovação, capacitação constante de nossos colaboradores e expansão dos nossos serviços.



Entre em Contato e Conheça Nossas Soluções

Se você busca logística eficiente, segura e inovadora, o Grupo Brenex é a sua melhor escolha. Estamos prontos para otimizar as suas operações e contribuir para o seu sucesso.

+55 [41] 3385-4832

@grupo_brenex

www.grupobrenex.com



associados

Transportes Silvio festeja 50 anos

A Transportes Silvio celebrou 50 anos de atividades no dia 01 de fevereiro. A comemoração foi em Concórdia/SC, e reuniu clientes, fornecedores e a equipe da empresa.

O evento contou com homenagens a motoristas, funcionários, gestores e à família de Juscelino Roman. A ABTI esteve representada por sua vice-presidente executiva, Gladys Vinci, que entregou um troféu alusivo à data. Houve ainda a exibição do filme institucional dos 50 anos, que fez um resgate histórico e destacou a evolução da empresa desde seu primeiro caminhão.

Para a CEO da Transportes Silvio, Francine Roman, a celebração dos 50 anos é reafirmação do compromisso da empresa com a qualidade, inovação e, principalmente, com as pessoas que fazem parte de sua história. “Seguimos avançando com a mesma coragem e dedicação que nos trouxeram até aqui, prontos para os próximos desafios”, completou ela.

O evento marcou pela valorização da equipe de trabalho, e pela determinação de focar no futuro da organização.



ABTI homenageou cinquentenário da empresa

ANTT anuncia novo coordenador de Relações Internacionais

Após reconfigurar sua estrutura organizacional, a ANTT anunciou o nome de Cálcles Mânica para o cargo de Coordenador-Geral de Relações Internacionais (Cgint). O novo modelo organizacional vincula a Cgint à nova Assessoria Especial de Relações Institucionais, Internacionais e de Comunicação (Aesric), que agrupou as antigas Assessorias de Relações Internacionais (Asint), Relações Parlamentares e Institucionais (Aespi) e de Comunicação (Aescom).

Mânica ingressou na ANTT em 2014. É engenheiro civil com especializações em Gestão



Cálcles Mânica, novo Coordenador-Geral de Relações Internacionais da ANTT

Empresarial e Gestão e Normatização de Trânsito e Transporte. É especialista em Regulação. Atuou no planejamento, gerenciamento e execução de obras de médio e grande porte nas áreas de rodo-

vias, pontes, concessões e construção pesada em geral. Antes de ingressar na área de Relações Internacionais, ocupava o cargo de coordenador de Demandas Federativas.

São atribuições do coordenador-geral de Relações Internacionais assumir a gestão “das ações preparatórias, de execução e posteriores às reuniões bilaterais ou multilaterais”, e “promover e acompanhar a interlocução entre os atores públicos, internos e externos, e a iniciativa privada”, no que diz respeito ao TRIC e elaborar o planejamento da atuação internacional da ANTT.

Volvo lidera vendas no Rio Grande do Sul pelo terceiro ano consecutivo



A Volvo reafirma sua posição de destaque no mercado de caminhões no Rio Grande do Sul, conquistando, pelo terceiro ano consecutivo, a liderança no segmento de pesados em vendas no estado. O resultado comprova a confiança dos clientes na marca, impulsionada por fatores como economia de combustível, alta disponibilidade dos equipamentos e excelente valor de revenda.

A busca por eficiência e redução de custos operacionais tem sido uma prioridade para transportadores e empresários do setor. Nesse cenário, os caminhões Volvo se destacam pela tecnologia avançada, motores de alta performance e soluções inovadoras que garantem maior produtividade e menor consumo de combustível. Além disso, a ampla rede de concessionárias e serviços de pós-venda eficientes contribuem para manter a frota em operação com o máximo de disponibilidade.

Outro ponto relevante para os clientes é o valor de revenda dos caminhões Volvo. Modelos da marca são reconhecidos no mercado por sua durabilidade e resistência, garantindo uma valorização superior no momento da troca ou venda do veículo. Essa característica se torna um diferencial importante para frotistas e autônomos que buscam o melhor retorno sobre o investimento.

Com um compromisso contínuo com a inovação e a qualidade, a Volvo segue consolidando sua posição de liderança no segmento de pesados no Rio Grande do Sul, fortalecendo sua relação com os clientes e impulsionando o setor de transporte no estado.

informações

Horários das operações aduaneiras nas principais fronteiras

| Cidade | Órgãos de controle | Dias úteis | Final de semana | Mapa | Anvisa |
|-----------------------------|----------------------------|--|--|---|-------------------------------|
| Chuí (RS) | Receita Federal | 9h 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 e das 13h30 às 17h | sábados das 10h às 12h (somente liberação de caminhões vazios) | | |
| Barra do Quaraí (RS) | Receita Federal | 8h às 20h | 8h às 20h | | |
| Uruguiana (RS) | Concessionária Multilog | 7h às 20h30min (EXP) e das 7h às 23h (IMP) | sábados das 7h40 às 18h (EXP) e das 7h às 21h (IMP) | 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 12h e das 13h30 às 17h30 | sábados das 8h às 18h | | |
| | Balsa | 8h30 às 11h e das 14h às 16h45 (saída de Itaqui) | | | |
| São Borja (RS) | Concessionária MERCOVIA | 7h às 23h (IMP) 7h às 22h30 (EXP) | sábados das 7h às 20h (IMP) 7h às 18h (EXP) | 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 | 8h às 11h30 e das 14h às 17h30 | 9h às 10h30 e das 16h às 17h30 | | |
| Porto Mauá (RS) | Receita Federal | 8h às 11h30 e das 14h às 17h30 | sábados e feriados das 8h30 às 11h30 e das 14h30 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 | 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 | 7h às 19h | | | |
| | Receita Federal | 8h às 18h | | | |
| 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 11.5 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







Fluxo de transporte com o Paraguai cresce 28%*

Tendência de crescimento se afirma desde o último trimestre

* Período de apuração: fev/24 a jan/25

| Portos Secos no Brasil | ABTI Associação Brasileira de Transportadores Internacionais | Fronteira Estrangeira | País | Operação | 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) | | |
|------------------------|---|-----------------------|-------|---------------|--|----------|---------|--|----------|---------|---|----------|---------|--|-------------------|---------|
| | | | | | jan-2024 | jan-2025 | Δ | dez 2024 | jan 2025 | Δ | jan 2024 | jan 2025 | Δ | fev/2023 jan/2024 | fev/2024 jan/2025 | Δ |
| Itaqui | | Alvear | AR | Importação | 66 | 97 | 46,97% | 40 | 97 | 142,50% | 66 | 97 | 46,97% | 1.301 | 1.279 | -1,69% |
| | | | | Exportação | 52 | 112 | 115,38% | 127 | 112 | -11,81% | 52 | 112 | % | 176 | 1.222 | 594,32% |
| | | | | Total | 118 | 209 | 77,12% | 167 | 209 | 25,15% | 118 | 209 | 77,12% | 1.477 | 2.501 | 69,33 |
| | | | | Impo vazio | 2 | 43 | % | 3 | 43 | % | 2 | 43 | % | 186 | 56 | -69,89% |
| | | | | Expo vazio | 109 | 1 | -99,08% | 6 | 1 | -83,33% | 109 | 1 | % | 655 | 530 | -19,08% |
| São Borja | | Santo Tomé | AR | Importação | 2.209 | 3.104 | 40,52% | 3.166 | 3.104 | -1,96% | 2.209 | 3.104 | 40,52% | 47.684 | 48.436 | 1,58% |
| | | | | Exportação | 4.041 | 5.434 | 34,47% | 5.566 | 5.434 | -2,37% | 4.041 | 5.434 | 34,47% | 71.127 | 65.991 | -7,22% |
| | | | | Total | 6.250 | 8.538 | 36,61% | 8.732 | 8.538 | -2,22% | 6.250 | 8.538 | 36,61% | 118.811 | 114.427 | -3,69% |
| | | | | Impo vazio | 109 | 123 | 12,84% | 204 | 123 | -39,71% | 109 | 123 | 12,84% | 3.489 | 1.807 | -48,21% |
| | | | | Expo vazio | 89 | 41 | -53,93% | 41 | 41 | % | 89 | 41 | -53,93% | 1.215 | 895 | -26,34% |
| Porto Xavier | | San Javier | AR | Importação | 861 | 132 | -84,67% | 157 | 132 | -15,92% | 861 | 132 | -84,67% | 7.377 | 4.970 | -32,63% |
| | | | | Exportação | 96 | 335 | 248,96% | 453 | 335 | -26,05% | 96 | 335 | 248,96% | 3.194 | 4.855 | 52,00% |
| | | | | Total | 957 | 467 | -51,20% | 610 | 467 | -23,44% | 957 | 467 | -51,20% | 10.571 | 9.825 | -7,06% |
| D. Cerqueira | | B. de Irigoyen | AR | Importação | 1.422 | 1.106 | -22,22% | 849 | 1.106 | 30,27% | 1.422 | 1.106 | -22,22% | 7.434 | 12.380 | 66,53% |
| | | | | Exportação | 481 | 929 | 93,14% | 952 | 929 | -2,42% | 481 | 929 | 93,14% | 8.906 | 10.679 | 19,91% |
| | | | | Total | 1.903 | 2.035 | 6,94% | 1.801 | 2.035 | 12,99% | 1.903 | 2.035 | 6,94% | 16.340 | 23.059 | 41,12% |
| Uruguiana | | P. de los Libres | AR | Importação | 2.896 | 3.088 | 6,63% | 4.139 | 3.088 | -25,39% | 2.896 | 3.088 | 6,63% | 42.031 | 49.077 | 16,76% |
| | | | | Exportação | 6.462 | 8.627 | 33,50% | 8.028 | 8.627 | 7,46% | 6.462 | 8.627 | 33,50% | 89.887 | 90.053 | 0,18% |
| | | | | Total | 9.358 | 11.715 | 25,19% | 12.167 | 11.715 | -3,71% | 9.358 | 11.715 | 25,19% | 131.918 | 139.130 | 5,47% |
| | | | | Impo vazio | 4.571 | 6.048 | 32,31% | 6.808 | 6.048 | -11,16% | 4.571 | 6.048 | 32,31% | 77.041 | 58.612 | -23,92% |
| | | | | Expo vazio | 1.461 | 999 | -31,62% | 1.067 | 999 | -6,37% | 1.461 | 999 | -31,62% | 19.822 | 17.771 | -10,35% |
| Porto Mauá | | Alba Posse | AR | Importação | 0 | 2 | % | 72 | 2 | -97,22% | 0 | 2 | % | 3 | 286 | % |
| | | | | Exportação | 133 | 184 | 38,35% | 200 | 184 | -8,00% | 133 | 184 | 38,35% | 2.118 | 1.970 | -6,99% |
| | | | | Total | 133 | 186 | 39,85% | 272 | 186 | -31,62% | 133 | 186 | 39,85% | 2.121 | 2.256 | 6,36% |
| Foz do Iguaçu | | Puerto Iguazu | AR | Imp.PTN | 2.334 | 2.318 | -0,69% | 2.645 | 2.318 | -12,36% | 2.334 | 2.318 | -0,69% | 29.905 | 35.626 | 19,13% |
| | | | | Exp.PTN | 657 | 949 | 44,44% | 820 | 949 | 15,73% | 657 | 949 | 44,44% | 11.225 | 9.526 | -15,14% |
| | | | | Total | 2.991 | 3.267 | 9,23% | 3.465 | 3.267 | -5,71% | 2.991 | 3.267 | 9,23% | 41.130 | 45.152 | 9,78% |
| Foz do Iguaçu | | Ciudad del Este | PY | Imp.PIA | 2.274 | 2.651 | 16,58% | 2.479 | 2.651 | 6,94% | 2.274 | 2.651 | 16,58% | 26.709 | 33.334 | 24,80% |
| | | | | Exp.PIA | 5.948 | 6.222 | 4,61% | 6.050 | 6.222 | 2,84% | 5.948 | 6.222 | 4,61% | 75.640 | 74.083 | -2,06% |
| | | | | Total | 8.222 | 8.873 | 7,91% | 8.529 | 8.873 | 4,04% | 8.222 | 8.873 | 7,91% | 102.349 | 107.417 | 5,00% |
| Foz do Iguaçu | | P. Iguazu/C. del Este | AR/PY | Imp.OPN.PIA | 3.125 | 3.219 | 3,01% | 4.516 | 3.219 | -28,72% | 3.125 | 3.219 | 3,01% | 32.352 | 45.051 | 39,25% |
| | | | | Total | 11.347 | 12.092 | 6,57% | 13.045 | 12.092 | -7,31% | 11.347 | 12.092 | 6,57% | 134.701 | 152.468 | 13,19% |
| | | | | Total PIA+PTN | 14.338 | 15.359 | 7,12% | 16.510 | 15.359 | -6,97% | 14.338 | 15.359 | 7,12% | 175.831 | 197.620 | 12,39% |
| Santa Helena | | Porto Índio | PY | Importação | 1.863 | 1.761 | -5,48% | 2.723 | 1.761 | -35,33% | 1.863 | 1.761 | -5,48% | 14.532 | 26.695 | 83,70% |
| | | | | Exportação | 119 | 103 | -13,45% | 99 | 103 | 4,04% | 119 | 103 | -13,45% | 968 | 863 | -10,85% |
| | | | | Total | 1.982 | 1.864 | -5,95% | 2.822 | 1.864 | -33,95% | 1.982 | 1.864 | -5,95% | 15.500 | 27.558 | 77,79% |

| <div>  ABTI <small>Associação Brasileira de Transportadores Internacionais</small> </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- 2024 | jan- 2025 | Δ | dez 2024 | jan 2025 | Δ | jan 2024 | jan 2025 | Δ | fev/2023 jan/2024 | fev/2024 jan/2025 | Δ |
| Guairá | Salto del Guairá | PY | Importação | 2.031 | 2.366 | 16,49% | 1.753 | 2.366 | 34,97% | 2.031 | 2.366 | 16,49% | 13.564 | 27.300 | 101,27% |
| | | | Exportação | 151 | 358 | 137,09% | 266 | 358 | 34,59% | 151 | 358 | 137,09% | 1.377 | 3.669 | 166,45% |
| | | | Total | 2.182 | 2.724 | 24,84% | 2.019 | 2.724 | 34,92% | 2.182 | 2.724 | 24,84% | 14.941 | 30.969 | 107,28% |
| Aceguá | Acegua | UY | Importação | 66 | 222 | 236,36% | 381 | 222 | -41,73% | 66 | 222 | 236,36% | 3.368 | 2.156 | -35,99% |
| | | | Exportação | 252 | 56 | -77,78% | 88 | 56 | -36,36% | 252 | 56 | -77,78% | 2.427 | 1.146 | -52,78% |
| | | | Total | 318 | 278 | -12,58% | 469 | 278 | -40,72% | 318 | 278 | -12,58% | 5.795 | 3.302 | -43,02% |
| Barra do Quaraí | Bella Unión | UY | Importação | 0 | 0 | 0,00% | 1 | 0 | % | 0 | 0 | % | 3 | 1 | -66,67% |
| | | | Exportação | 5 | 8 | 60,00% | 22 | 8 | -63,64% | 5 | 8 | 60,00% | 843 | 130 | -84,58% |
| | | | Total | 5 | 8 | 60,00% | 23 | 8 | -65,22% | 5 | 8 | 60,00% | 846 | 131 | -84,52% |
| | | Impo vazio | | 18 | 16 | -11,11% | 33 | 16 | -51,52% | 18 | 16 | -11,11% | 991 | 345 | -65,19% |
| | | | Expo vazio | 63 | 23 | -63,49% | 6 | 23 | 283,33% | 63 | 23 | -63,49% | 545 | 720 | 32,11% |
| Chuí | Chuy | UY | Importação | 571 | 574 | 0,53% | 456 | 574 | 25,88% | 571 | 574 | 0,53% | 7.137 | 7.036 | -1,42% |
| | | | Exportação | 2.065 | 2.130 | 3,15% | 2.577 | 2.130 | -17,35% | 2.065 | 2.130 | 3,15% | 27.827 | 29.091 | 4,54% |
| | | | Total | 2.636 | 2.704 | 2,58% | 3.033 | 2.704 | -10,85% | 2.636 | 2.704 | 2,58% | 34.964 | 36.127 | 3,33% |
| Jaguarão | Rio Branco | UY | Importação | 1.165 | 1.180 | 1,29% | 1.145 | 1.180 | 3,06% | 1.165 | 1.180 | 1,29% | 15.635 | 14.515 | -7,16% |
| | | | Exportação | 1.165 | 1.468 | 26,01% | 1.796 | 1.468 | -18,26% | 1.165 | 1.468 | 26,01% | 17.530 | 19.423 | 10,80% |
| | | | Total | 2.330 | 2.648 | 13,65% | 2.941 | 2.648 | -9,96% | 2.330 | 2.648 | 13,65% | 33.165 | 33.938 | 2,33% |
| Quaraí | Artigas | UY | Importação | 262 | 104 | -60,31% | 147 | 104 | -29,25% | 262 | 104 | -60,31% | 2.565 | 2.499 | -2,57% |
| | | | Exportação | 24 | 13 | -45,83% | 25 | 13 | -48,00% | 24 | 13 | -45,83% | 294 | 348 | 18,37% |
| | | | Total | 286 | 117 | -59,09% | 172 | 117 | -31,98% | 286 | 117 | -59,09% | 2.859 | 2.847 | -0,42% |
| | | Impo vazio | | 13 | 18 | 38,46% | 16 | 18 | 12,50% | 13 | 18 | 38,46% | 250 | 202 | -19,20% |
| | | | Expo vazio | 262 | 83 | -68,32% | 104 | 83 | -20,19% | 262 | 83 | -68,32% | 1.872 | 1.591 | -15,01% |
| Santana do Livramento | Rivera | UY | Importação | 417 | 550 | 31,89% | 305 | 550 | 80,33% | 417 | 550 | 31,89% | 4.747 | 5.818 | 22,56% |
| | | | Exportação | 508 | 286 | -43,70% | 682 | 286 | -58,06% | 508 | 286 | -43,70% | 6.639 | 6.916 | 4,17% |
| | | | Total | 925 | 836 | -9,62% | 987 | 836 | -15,30% | 925 | 836 | -9,62% | 11.386 | 12.734 | 11,84% |
| Corumbá | Puerto Suarez | BO | Importação | 2.090 | 1.569 | -24,93% | 1.898 | 1.569 | -17,33% | 2.090 | 1.569 | -24,93% | 18.027 | 20.222 | 12,18% |
| | | | Exportação | 2.325 | 2.585 | 11,18% | 2.777 | 2.585 | -6,91% | 2.325 | 2.585 | 11,18% | 34.928 | 28.536 | -18,30% |
| | | | Total | 4.415 | 4.154 | -5,91% | 4.675 | 4.154 | -11,14% | 4.415 | 4.154 | -5,91% | 52.955 | 48.758 | -7,93% |

| Países | Exportação 2024 | | Importação 2024 | |
|--|-----------------|-------------|-----------------|-------------|
| | Valor US\$ FOB | Ton Líquida | Valor US\$ FOB | Ton Líquida |
|  Argentina | 8.311.410.851 | 2.059.730 | 6.048.276.755 | 2.518.775 |
|  Paraguai | 3.586.258.953 | 2.396.642 | 2.406.245.483 | 4.094.530 |
|  Chile | 2.943.583.573 | 863.311 | 1.720.947.672 | 462.817 |
|  Uruguai | 2.171.472.797 | 1.074.223 | 1.127.039.706 | 706.997 |
|  Bolívia | 1.155.555.423 | 599.806 | 210.721.128 | 626.448 |
|  Peru | 677.412.947 | 97.005 | 64.202.503 | 6.448 |

Consultado em <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>, 25/03/2025. Apenas modal rodoviário.

aniversariantes

A partir desta edição passamos a divulgar o aniversário de empresas associadas que completam períodos de 5, 10, 15, 20 anos.... e assim sucessivamente. A valorização da força empreendedora das organizações é um destaque do quadro social da ABTI.

15 anos



Barueri/SP

Países atendidos

Argentina, Chile, Paraguai e Uruguai

www.qboxonline.com

25 anos



Porto Xavier/RS

Países atendidos

Argentina, Chile, Paraguai e Uruguai

www.cotrariu.com.br



Passo Fundo/RS

Países atendidos

Argentina, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai

www.dicanalli.com.br

35 anos



Concórdia/SC

Países atendidos

Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela

www.coopercarga.com.br

50 anos



Concórdia/SC

Países atendidos

Argentina, Bolívia, Chile, Uruguai, Paraguai e Peru

www.transportessilvio.com.br

feriados internacionais



abril

quarta, 02
Dia do Veterano e das Ilhas Malvinas

sex, 13-sáb, 14
Páscoa Judia

quinta, 17
Festividade Cristã

sexta, 18
Festividade Cristã

sáb, 19/dom, 20
Páscoa Judia

domingo, 20
Páscoa

terça, 24
Ação pela tolerância e respeito entre os povos

sexta, 18
Sexta-feira Santa

sexta, 18
Sexta-feira Santa
domingo, 20
Páscoa

segunda, 21
Tiradentes

sexta, 18
Sexta-feira Santa
sábado, 19
Sábado de Aleluia

quinta, 17
Quinta-feira Santa
sexta, 18
Sexta-feira Santa
domingo, 20
Domingo da Ressurreição

sexta, 18
Sexta-feira Santa

quinta, 17
Semana do Turismo
sexta, 18
Semana do Turismo
sábado, 19
Dia dos 33 Orientais

quinta, 17
Quinta-feira Santa
sexta, 18
Sexta-feira Santa
sábado, 19
Declaração da Independência

maio

quinta, 01
Dia do Trabalhador
sexta, 02
Feriado Turístico
domingo, 25
Revolução de Maio

quinta, 01
Dia do Trabalhador
quarta, 21
Ano Novo Aimara

quinta, 01
Dia do Trabalho

quinta, 01
Dia do Trabalhador
quarta, 21
Dia das Glórias Navais

quinta, 01
Dia do Trabalho
qua, 14/qui, 15
Dia da Independência Nacional

quinta, 01
Dia do Trabalho

quinta, 01
Dia do Trabalhador
domingo, 18
Batalha de Las Piedras

quinta, 01
Dia do Trabalhador
quinta, 15
Dia da Família

junho

terça, 10
Festa do Sacrifício
segunda, 16
Morte do Gen. Don Martín Miguel de Guemes
sexta, 20
Dia da Bandeira
Morte do Gen. Manuel Belgrano
quinta, 26
Ano Novo Islâmico

quinta, 19
Corpus Christi

quinta, 19
Corpus Christi

domingo, 29
São Pedro e São Paulo

segunda, 16
Dia da Paz no Chaco

quinta, 19
Batalha de Arica e Dia da Bandeira
domingo, 29
São Pedro e São Paulo

quinta, 19
Nascimento de José Artigas

terça, 24
Batalha de Carabobo

**O SEST SENAT
todo agora cabe
na palma da
sua mão**



O app é um canal de atendimento moderno e prático

Baixe o app agora mesmo e confira a novidade



Disponível na
App Store



Disponível na
Google play

SEST SENAT

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte

Os projetos do Executivo e do
Legislativo e as decisões do
Judiciário que impactam a atividade
transportadora



Um documento que reúne as diversas
frentes da **representação institucional**
da CNT por um setor de transporte mais
forte, competitivo e sustentável



Acesse
no site da CNT

CNT CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte

cnt.org.br