

Cenário do revista **Transporte**

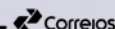


1º TRIMESTRE 2024

71 ANO XVIII

Mala Direta
Endereçada

9912636137/2024 - SE/RS
ABTI



FECHAMENTO AUTORIZADO.
Pode ser aberto pelos Correios.

www.abti.org.br

**Glademir
Zanette**
é o novo
presidente
da ABTI



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

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

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



Nitri Hoisler

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



Gladys Vinci

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



Katielli Saraiva

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



Diana Espíndola

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



Taciana Machado

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



Gabrielly Correia

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



Nicolle Vieira

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



Helly Caffarati

Financeiro
financeiro@abti.org.br
(55) 3413-2828 ramal 217
+55 (55) 99988 1982



Gladenir Vargas

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



Rafaela Deponti

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

Crise passageira

Caros leitores,

O transporte rodoviário internacional de cargas opera numa realidade diferente do mercado nacional. No Brasil, estamos submetidos às injunções econômicas internas. Planejamos nosso trabalho à luz de tendências conhecidas ao longo de toda uma convivência com os setores produtivos, dados econômicos, gestão governamental, entre outros fatores. Porém, na condição de exportadores de serviços, nosso ecossistema econômico rege-se por observações que transcendem o Brasil. Nas últimas três décadas não foram poucas as vezes em que as economias dos países membros do Mercosul estiveram em descompasso. Aliás, quase nunca estão plenamente alinhadas. Nos últimos anos, por exemplo, temos visto o Paraguai crescer com indicadores muito superiores à média, inclusive mundial. E certamente ali se encontram oportunidades de mercado para o transporte.

O caso mais recente, em termos de descompassos, é o da Argentina. Desde 2015, quando o presidente Macri assumiu a presidência, sabia-se que o país enfrentava dificuldades com as reservas cambiais em dólares. Oito anos depois, os recursos se esgotaram. E de forma inusitada, o governo argentino represou o pagamento de suas importações, impactando inclusive o transporte de cargas.

A Argentina é um parceiro comercial do Brasil da maior importância. A despeito dos problemas, é um país com grande potencial econômico. Vale lembrar que após a queda do PIB pro-



Glademir Zanette
Presidente da ABTI

“Devemos, desde já, nos preparar para a retomada do crescimento da Argentina”

vocada pela pandemia, em 2020, a economia argentina teve um decréscimo de 9,9%. Mas no ano seguinte, atingiu um expressivo crescimento de 10,4%. E em 2022, cresceu mais 5,2%, mesmo tendo uma inflação alta. Tais percentuais evidenciam o fôlego desta economia.

O tropeço de 2023, e a troca de corrente política no final do ano, acena com uma nova gestão para a Argentina. A recessão é o remédio amargo que nações com inflação descontrolada adotam. A imprensa local, especialistas do FMI e Banco Mundial, referendam tais medidas. E os analistas acreditam que até o final de 2024 a economia do país vizinho retoma a trajetória ascendente.

Os precedentes históricos permitem que nós, transportadores internacionais brasileiros, devamos confiar na capacidade de recuperação do sistema econômico argentino. A crise é passageira. Os especialistas estão datando o final de 2024 para seu término.

Correr riscos é inerente às atividades empresariais. E nós devemos, desde já, nos preparar para a retomada do crescimento da Argentina.

sumário



ANO XVIII - EDIÇÃO 71 - 2024

Francisco Cardoso
recebe condecoração
da ANTT

7



ABTI participa do
X Seminário OEA
promovido pelo Procomex

9



Os desafios de mercado provocados pela crise Argentina

18-27



Empresas mitigam problemas relacionados ao frete FOB para o país vizinho. Definem políticas de mercado que reduzam dependência em situações como a verificada na Argentina. A crise deve perdurar somente até o final do ano.



Entrevista:
Glademir Zanette e seus objetivos como presidente da ABTI

13-15



Associação se integra ao projeto Gestão Coordenada de Fronteiras

32

LEGISLAÇÃO

ANTT unifica regulamentação do Transporte Internacional 10-11

GERAIS

Mercosul passa a admitir assinatura digital 11

INFRAESTRUTURA

Anteprojeto da nova ponte de Jaguarão está sendo revisto 15

INTERNACIONAL

Brasil terá nova ponte ligando com a Bolívia 28-29

GERAIS

Receita Federal vai incorporar o CCT Importação ao portal Siscomex 29

HISTÓRIA

Em 1946 transportadores rodoviários realizaram o 1º Congresso do setor 31

INTERNACIONAL

Outro município gaúcho entra na disputa por ponte internacional com a Argentina 37

TECNOLOGIA

Megatendências desenham o futuro 34-35

ASSOCIADOS

Braspress entra no mercado de transporte de cargas com aviões 38

TRANSPORTES

Tarifas de pedágio no RS geram protestos: estão na rota para o Uruguai 39

GERAIS

SEST SENAT divulga planejamento de trabalho para 2024 41

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
Daniilo Guedes
1º VP Administrativo - Financeiro
Nolar Vicente Sauer
2º VP Administrativo - Financeiro
Flávio Vasconcelos dos Santos

DIRETORIA ADJUNTA

Diretores
Juan Carlos Castro Pastor
Urubatan Helou
Hélio José Branco de Matias
Isonir Bianchini Canalli
Lenoir Gral
Francine Roman
Leonardo Hoffmann Quiñónez
Matias Ferrari

CONSELHO FISCAL

Presidente do Conselho Fiscal
Valmor Scapini
Conselheiro Fiscal Efetivo
Giovane Lindemayer de Oliveira
Conselheiro Fiscal Efetivo
Edgardo José Gasparini
Conselheiro Fiscal Suplente
Clovis Dall'agnol
Conselheiro Fiscal Suplente
Rubem de Carvalho Maidana
Conselheiro Fiscal Suplente
Walter Edecio Soto

CONSELHO EDITORIAL ABTI

VP Executiva - **Gladys Vinci**
Secretária Executiva - **Glademir Vargas**
Comunicação - **Katielli Saraiva**
Comunicação - **Valéria Zinelli**

COMERCIAL

Nitri Hoisler
comunicacao@abti.org.br

REDAÇÃO

Editor Responsável
Jornalista Paulo Ziegler
paulo@plusagencia.com.br

PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃO

Plus Comunicações
Arte - **Cid D'Ávila**

IMPRESSÃO

Ideograf
Tiragem desta Edição
3.000 exemplares



O FUTURO É SUPER

Embora ninguém possa dizer com certeza o que o futuro nos reserva, todos nós trabalhamos para fazer parte dele.

Para obter sucesso devemos inovar, devemos evoluir.

E o novo Scania Super é o exemplo perfeito dessa evolução. Apresentando uma eficiência incomparável

do trem de força, a nova plataforma de motores

Scania Super garantirá o futuro das suas operações de

transporte nos próximos anos, com maior eficiência

energética, menor consumo de combustível,

maior carga útil e mais tempo de atividade do que nunca.

Você é nosso convidado a participar do futuro do mundo do transporte. E o futuro nunca esteve melhor.

O futuro é Super.

EXPLORE NOVAS FRONTEIRAS DE EFICIÊNCIA COM A SCANIA.

MATRIZ - CAXIAS DO SUL

Rod. RSC-453 - Km 78, nº 34575
Bairro: Nossa Senhora da Saúde
CEP: 95.032-898 - Caxias do Sul - RS
Fone: 54 3238.0900
E-mail: brasdiesel@brasdiesel.com.br

FILIAL - IJUÍ

Rod. BR 285 - Km 457, s/nº
Bairro: Hammarstron
CEP: 98.700-000 - Ijuí - RS
Fone: 55 3331.0500
E-mail: ijui@brasdiesel.com.br

FILIAL - LAJEADO

Rod. BR-386 Km 341, nº 6643
Bairro: Centenário
CEP: 95.910-160 - Lajeado - RS
Fone: 51 3714.7700
E-mail: lajeado@brasdiesel.com.br

FILIAL - GARIBALDI

Rod. BR 470 - Km 222, s/nº
Caixa Postal 188
CEP: 95.720-000 - Garibaldi - RS
Fone: 54 3463.8800
E-mail: garibaldi@brasdiesel.com.br

FILIAL - VACARIA

Rua Aracy Manoel da Fonseca, 245
Bairro: Monte Claro
CEP: 95.204-123 - Vacaria - RS
Fone: 54 3231.4600
E-mail: vacaria@brasdiesel.com.br

FILIAL - PASSO FUNDO

Rod. BR 285 - Km 301
Bairro: Valinhos
CEP: 99.043-800 - Passo Fundo - RS
Fone: 54 3318.7600
E-mail: passofundo@brasdiesel.com.br

Whatsapp: (54) 99698.3475

www.brasdiesel.com.br

Brasdiesel

SCANIA

Francisco Cardoso recebe o Prêmio AVANTT 2024

Francisco Cardoso, ex-presidente da ABTI e atual 2º vice-presidente da entidade, foi distinguido em 06 de março, em Brasília/DF, com o Prêmio AVANTT 2024, láurea concedida pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para personalidades que se destacam por sua contribuição para o transporte no Brasil.

Cardoso foi acompanhado por Glademir Zanette, presidente da ABTI, que prestigiou a homenagem conferida ao seu antecessor no cargo.

Ao receber a distinção, ele registrou que havia presidido a Associação por nove anos. Cardoso destacou o desafio dos transportadores internacionais em suas operações no Mercosul, pois lidam com os desejos genuínos dos outros países.

Neste contexto ele expressou reconhecimento à ANTT, que tem sido uma parceira inestimável do setor, em suas atribuições de representar o Brasil no SGT-5 do Mercosul. Cardoso agradeceu

à Agência por seu trabalho, em nome de todos os associados da ABTI.

A medalha recebida na categoria Mérito Institucional reconhece indivíduos, autoridades, e personalidades que tenham prestado serviços notáveis ao setor.

Francisco Pelucio, ex-presidente da NTC & Logística e da ABTI, também recebeu o Prêmio AVANTT 2024.



**ENVIE SUA ENCOMENDA COM
SEGURANÇA E NO MENOR PRAZO!
ATENDEMOS MAIS DE 600 CIDADES DO PAÍS.**



(51) 99716-8333
planaltoencomendas.com.br/cotacao/



Planalto
ENCOMENDAS
PORQUE VOCÊ TEM PRESSA



Uma concessionária perto de você.



Matriz Eldorado do Sul
AV. Industrial Belgraf, 1115
Tel: (51) 3476-3000

Filial Passo Fundo
BR 285 S/N - KM 304
Tel: (54) 3310-1515

Filial Ijuí
BR 285 S/N - KM 461
Tel: (55) 3195-0770

Filial Três Cachoeiras
Av. Padre Rizzieri Delai, 2483
Tel: (51) 2500-7755

ELDORADO
caminhões

DAF

Procomex promove X Seminário Internacional OEA



O Instituto Procomex, em parceria com a Receita Federal, promoveu nos dias 13 e 14 de março, em São Paulo, o X Seminário Internacional OEA. Na marca dos 10 anos do Programa OEA no Brasil, a pauta marcou um balanço do quanto se avançou neste projeto, e dedicou-se a debater quais são os desafios para o futuro.

A abertura do encontro técnico foi com a celebração dos 20 anos do Procomex, quando se fez uma apresentação do comércio exterior, seu papel na economia, e sua história.

Destacaram-se pautas como “As novidades de importação e exportação para o ano de 2024 e o que elas possuem em comum com o Programa OEA”, “O que os programas OEA e Gestão Coordenada de Fronteiras possuem em comum, e o que eles podem agregar para o avanço do comércio internacional?” Como avança a Gestão Coordenada de Fronteiras na nossa Região? Avanços do Setor Público e as experiências do projeto piloto”

O esforço da cooperação entre os órgãos anuentes que intervêm na fronteira, alcançado pela abordagem de “Gestão Coordenada das Fronteiras”

oportunizou que o X Seminário Internacional da OEA reunisse representantes da Alfândega, Agricultura e Saúde do Brasil e da região, por iniciativa da Receita Federal. O evento também abordou o comércio eletrônico, cujo crescimento tem superado as operações habituais do comércio exterior, gerando desafios para governos e operadores da economia global. Para tanto, o Brasil implementou recentemente o Programa Remessa Compliant.

A ABTI foi representada no evento por sua vice-presidente executiva, Gladys Vinci, que integrou as apresentações dos painéis “O Procomex e o Comércio Exterior” e “O Programa OEA e a Gestão Coordenada de Fronteiras”. Vinci foi uma das personalidades homenageadas pelo Procomex por sua contribuição ao avanço dos objetivos da Instituição.

Uma década de avanços

O primeiro Seminário Internacional OEA foi realizado em 2014. Foi

uma oportunidade para conhecer os benefícios que o Programa OEA brasileiro poderia oferecer às empresas participantes. Já no ano seguinte, estava disponível o Módulo de Conformidade do Programa da OEA. Na continuação do projeto, começou a ganhar espaço o nivelamento dos programas de outros países da América do Sul. O desdobramento abriu espaço aos Acordos de Reconhecimento Mútuo (ARM). Brasil e Uruguai foram os primeiros a assinar, em 2016. Também neste ano, a Receita Federal e o MAPA assinaram portaria conjunta para o lançamento do Programa Módulo Integrado da OEA.

Em 2019, órgãos de controle de fronteiras como Saúde, Agricultura e Segurança de mais de onze países decidem desenvolver o Programa Regional Integrado da OEA. Da mesma forma, os Diretores Nacionais das Alfândegas do Mercosul assinaram um Acordo de Reconhecimento Mútuo.

Em 2022 o Seminário Internacional alcançou a assinatura do Acordo Regional de Reconhecimento Mútuo entre 11 países. O acordo entre Argentina, Bolívia, Brasil, Colômbia, Costa Rica, Chile, República Dominicana, Guatemala, Paraguai, Peru e Uruguai potencializa o comércio intra-regional, tornando-o mais simples, rápido e rentável. Nos últimos anos, com ênfase em 2023, o Seminário Internacional da OEA tem promovido a Gestão Coordenada de Fronteiras no Programa.



Gladys Vinci participou de dois painéis.

Resolução 6038/2024 da ANTT unifica regulamentação do Transporte Internacional

Entrou em vigor no dia 1º de março a Resolução ANTT 6038/2024 que regulamenta o transporte rodoviário internacional de cargas. Em essência, a nova redação aglutina as duas outras resoluções anteriores sobre o mesmo tema: 5583/17 e 5840/19.

Ela também traz uma abordagem mais detalhada e consolidada em relação às anteriores, constituindo-se num referencial ao setor. Houve a inclusão de temas como fiscalização e penalidades. A legislação oferece um arcabouço normativo mais claro e eficiente, refletindo um esforço em aprimorar as práticas e garantir a segurança e regularidade do transporte.

Entre as alterações, destaca-se que além da outorga de Licença Complementar, a ANTT concederá uma Licença Complementar de Trânsito para transportador estrangeiro que detenha Licença Originária e que tenha o Brasil como país de passagem ao invés de destino.

A nova resolução também estabelece a necessidade de transportadores estrangeiros apresentarem Autorização de Via-

gem de Caráter Ocasional, obtida junto ao órgão competente de seu país de origem, para poderem prestar serviço de transporte não regular pelo Brasil.

Outras especificidades da nova resolução são as que se referem ao transporte de e para o Peru (antes constavam na Resolução 5583/17). O processo de outorga da Licença Originária para o Peru está condicionado a um sistema de cotas, cuja quantidade é ajustada bilateralmente a partir do estabelecimento da

A legislação oferece um arcabouço normativo mais claro e eficiente

tonelagem total dos veículos habilitados para o transporte entre os países.

Consta na Resolução que a capacidade total da frota de veículos de Licença Originária para o Peru deve ser inferior a 10% do valor da cota estabelecida bilateralmente. As solicitações de habilitação ou de modificação de frota que superarem a quantidade de cotas, tem de aguardar em fila até que haja

disponibilidade de novas cotas.

A ANTT estabeleceu que poderá solicitar que a empresa comprove ao menos uma viagem com mercadoria entre Brasil e Peru nos últimos 12 meses, a contar da data da solicitação, para cada veículo habilitado em sua frota, como forma de manter sua licença (cota).

Fiscalização

O novo capítulo acrescido à Resolução define como se dará a fiscalização por parte da ANTT.

Conforme o texto, ela poderá ocorrer tanto nas vias nacionais, quanto nas dependências do transportador brasileiro detentor de Licença Originária ou de Autorização de Viagem de Caráter Ocasional, onde poderão ser verificados os documentos necessários para averiguar a regularidade da habilitação para o TRIC e da operação de transporte.

Todas as empresas que realizam transporte rodoviário internacional de cargas incorrerão em responsabilidade quando a infração a seus deveres ou obrigações for suscetível da aplicação de uma medida disciplinar prevista nos Acordos Internacionais.

Os requisitos para obter a Licença Originária

- I - ser Empresa ou Cooperativa constituída nos termos da legislação brasileira, tendo o transporte rodoviário de cargas dentre as atividades econômicas;
- II - estar regularmente inscrita no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC);
- III - ser proprietário de veículos que tenham capacidade de transporte dinâmica total mínima de 80 (oitenta) toneladas, devidamente cadastrados no RNTRC, compostos por equipamentos do tipo trator com semirreboque, caminhões com reboque ou veículos do tipo caminhão simples e que atendam aos demais requisitos previstos nos Acordos Internacionais vigentes;
- IV - possuir infraestrutura administrativa com telefone para contato e endereço para correspondências;
- V - possuir dois endereços de correio eletrônico para envio, pela ANTT, de notificações e comunicados referentes ao previsto nesta Resolução; e
- VI - ter a empresa mais da metade do capital social e o controle efetivo em mãos de cidadãos nacionais ou naturalizados no país.

Assinatura digital passa a valer no Mercosul

Foi aprovado pelo plenário do Senado Federal o texto do Acordo de Reconhecimento Mútuo de Certificados de Assinatura Digital do Mercosul. O assunto tramitava desde 05 de dezembro de 2019, quando foi assinado em Bento Gonçalves/RS.

O acordo viabiliza o intercâmbio de documentos eletrônicos entre governos, empresas e cidadãos dos países do bloco. A digitalização nas relações sociais e comerciais entre cidadãos, empresas e entes públicos dos países integrantes do Mercosul passa a ter valor legal, facilitando tramitações.



Desta forma, os cinco países do Mercosul poderão utilizar assinaturas digitais com certificados emitidos por prestadores de serviço credenciados, tendo o mesmo valor jurídico das assinaturas manuscritas.

O acordo prevê também a harmonização das práticas de certificação nos países signatários a fim de garantir a segurança e a eficácia dos certificados de assinatura digital, bem como a realização de auditorias nos prestadores de serviço de certificação.

A ABTI presta, desde 2017, aos seus associados os serviços de certificação digital, que também abrange a assinatura digital.

Dipesul

Sua casa Volvo no RS

V O L V O

NOVA LINHA EURO 6

Por um futuro mais Volvo



Menos poluente



Novo Motor D13K Euro 6
de 380 cv e 540 cv



Economia de combustível
de até 10%



I-Shift de 7ª geração

“O principal objetivo da ABTI é fazer do transporte rodoviário internacional de cargas, uma atividade rentável, ágil e sustentável”



Glademir Zanette é o diretor-presidente da Letsara Transportes, de Ijuí/RS. Ele fundou a empresa quando tinha 29 anos. Ao longo de sua trajetória de transportador, vem participando das entidades empresariais. Em 2011, liderou a fundação do SET-NOROESTE- Sindicato das Empresas de Logística e de Transporte de Cargas Nacional e Internacional do Noroeste do Rio Grande do Sul, entidade que preside. Atualmente, Zanette também é o presidente da Associação Comercial e Industrial (ACI) de Ijuí, uma das mais tradicionais entidades do segmento, com 107 anos de história. O empresário também é vice-presidente do Sistema Fetransul. No contexto do Transporte Internacional, vinha exercendo o cargo de vice-presidente da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais.

Cenário do Transporte - *O Sr. assume a Entidade num tempo marcante de sua existência. O cinquentenário e a sede reafirmaram o vigor de suas atividades. Que objetivos podem ser definidos daqui para frente?*

Glademir Zanette - O caminho vem sendo construído com foco e determinação. O desafio de continuar e fazer mais, é nosso maior motivador. O principal objetivo é fazer do transporte rodoviário internacional de cargas, uma atividade rentável, ágil, sustentável. O primeiro passo foi manter os avanços institucionais já alcançados. Vários projetos junto a diferentes órgãos deram partida ainda em fevereiro em uma conjuntura onde não há mais espaço para tempos ociosos. O aprimoramento do quadro funcional também se coloca como uma iniciativa importante neste cenário de aumento exponencial dos recursos tecnológicos.

Cenário do Transporte - *A ABTI é a única entidade empresarial de Transporte Internacional com sede na fronteira. Qual a importância deste fato?*

Glademir Zanette - Tal fato nos coloca nitidamente nos ambientes críticos que o TRIC vivencia. Isto aumenta nossa capacidade de análise e interlocução com os órgãos anuentes e intervenientes que controlam nossa atividade. Faz com que o conhecimento e discernimento adquiridos sejam reconhecidos, trazendo mais legitimidade às nossas reivindicações. E, por fim, permite que prestemos serviços inestimáveis aos nossos sócios. Na pandemia esta condição se mostrou com muita clareza.

Cenário do Transporte - *O aprimoramento dos processos aduaneiros é condizente com o mercado operado pelo Transporte Rodoviário Internacional de Cargas?*

Glademir Zanette - O setor privado sempre tem expectativa por soluções céleres, pois é da natureza dele. Mas temos de respeitar e entender o viés público e sobretudo a necessidade de harmonizar legislações com outros países e manter o padrão de compliance internacional que se exige em ambientes aduaneiros. O tempo e interesse de cada um não é o mesmo. Mas quando se mostrou necessário, como nos episódios da pandemia, todos foram mais rápidos, focados, sensíveis à necessidade de manter o abastecimento da sociedade. Como se constatou: querer é poder.

“Ninguém ganha com caminhões parados... É um perde-perde que só aumenta o custo logístico”

Cenário do Transporte - *As interlocuções com autoridades do comércio exterior, nas diversas formas hoje existentes, são resolutivas como o esperado? O que pode melhorar?*

Glademir Zanette - Em parte, respondi acima. Por vezes são mais efetivas, outras não. Há muitas chances e oportunidades para melhorar. Ninguém ganha com caminhões parados, seja em fronteiras ou em quaisquer outras situações durante a prestação de serviço do transporte, da origem até o destino. É um perde-perde que só aumenta o custo logístico.

Cenário do Transporte - *Que fatores podem tornar o modal rodoviário internacional de cargas mais competitivo?*

Glademir Zanette - Uma gestão coordenada de fronteiras talvez seja a que tem maior possibilidade de tornar-nos mais competitivos. Fiscalizações e intervenções concomitantes, consolidação definitiva de processos aduaneiros

digitais, transparência e equidade nos processos independente do passo fronteiriço, maior previsibilidade para aumentar o planejamento operacional antes das viagens. Há muito espaço para melhorar a competitividade, requer comprometimento e despojamento de vaidades para reconhecer que necessitamos e podemos mudar.

Cenário do Transporte - *A inserção do Brasil em programas internacionais como o Acordo de Facilitação do Comércio (AFC) e a Certificação OEA, poderão potencializar o Mercosul também?*

Glademir Zanette - Sem dúvida nenhuma. Tais programas “globalizam” uma cultura da qualidade e da eficiência, revolucionando nossa cultura de comex.

Cenário do Transporte - *As ações em curso no setor público refletem uma abertura do Brasil para o comércio exterior?*

Glademir Zanette - Refletem uma disposição de Estado, certamente, pois governos de diferentes matizes ideológicas têm trabalhado na mesma direção. Isto mostra a importância dos quadros de carreira no setor público e a independência de políticas sazonais.

Cenário do Transporte - *O Brasil tem baixo protagonismo no comércio internacional. Isso também se reflete no modo como se apresenta o Mercosul?*

Glademir Zanette - Há um tempo soube que o Mercosul é o bloco econômico com menor participação percentual entre os seus membros. Nós, sul-americanos, temos que romper esta barreira. Ainda estamos amarrados a ciclos político-econômicos que ultrapassam fronteiras. Ainda nos limitamos a rivalidades que impedem de crescer e desenvolvermos em bloco. Foi para isso que se criou o Mercosul. Ainda temos muito para fazer.

Cenário do Transporte - *Em 2022 o TRIC bateu recorde de movimento de caminhões nas fronteiras. O setor tem potencial para continuar crescendo, após a recuperação da economia argentina?*

Glademir Zanette - O volume de negócios no bloco já teve outros tempos melhores. O último pico foi o da pandemia. Não há uma lógica que permita oferecer prognósticos de crescimento. Por vezes um ou outro país entra em crise ou recessão. Agora é a vez da Argentina. Mas sempre haverá um futuro a se buscar e procurar fazer melhor. Talvez a questão seja de como as empresas do TRIC devem se colocar diante deste mercado. Por exemplo, ter sempre alternativas no mercado interno, evitando depender de variáveis que não se pode controlar.

Cenário do Transporte - *Na sua opinião, até quando perdurará a crise econômica argentina? Quais as alternativas para o TRIC?*

Glademir Zanette - É difícil prever o tempo para esta crise passar. De um lado, houve um longo desgaste para se chegar ao ponto em que o país se encontra. Existem muitas coisas a serem revistas. A resiliência dos argentinos está

“A resiliência dos argentinos está sendo posta à prova. Por sorte, trata-se de uma nação com grande potencial”

sendo posta à prova. Por sorte, trata-se de uma nação com grande potencial, com muitas riquezas naturais, campos muito férteis e uma matriz de transporte apta a propiciar o crescimento. Estes setores podem dar uma resposta rápida para a recuperação. Mas temos as questões sociais, a pobreza que aumentou, infelizmente. Eu torço que a política encontre os caminhos certos para reerguer o País. A história na Argentina mostra picos de crescimento fortes, tanto quanto quedas impactantes. Mesmo que a recuperação aconteça em 2024, e torcemos por isso, os efeitos de uma estabilidade só serão alcançados em prazo mais longo.

Revisão do anteprojeto da nova ponte de Jaguarão

Após duas licitações ao longo de cinco anos, em que não surgiram interessados, em dezembro de 2023 o governo federal publicou pela terceira vez um edital visando a construção da nova ligação entre o Jaguarão e Rio Branco.

A estrutura deverá ter extensão de 419 metros, sendo que somada aos novos trechos de acesso, totalizará 19,5 km de rodovia a serem construídos. O investimento previsto é de aproximadamente R\$ 500 milhões.

O resultado do novo pregão seria anunciado em 05 de fevereiro. No entanto, o DNIT suspendeu a licitação para fazer uma revisão do anteprojeto.



A obra é aguardada com grande expectativa na região. Mensalmente trafegam 2.700 caminhões por esta fronteira. É um fluxo quase idêntico ao do Chuí/Chuy, por onde passam 2.900 caminhões/mês.



TRANSPORTE NACIONAL, INTERNACIONAL E ARMAZÉNS GERAIS

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

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

CONTATE-NOS

+55 (43) 3374-1400

falcao@transfalcao.com





 **TENHA CONTROLE TOTAL
SOBRE A SUA FROTA**



NÃO SEJA PEGO DE SURPRESA.

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

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

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

Utilize a tecnologia embarcada para ir mais longe.




**TRUCKS
CONTROL**

Viasat  + **inmarsat** 

ORBCOMM 

f y in @ 
@truckscontrol

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

matéria principal



A retenção de pagamentos de produtos importados, entre eles o serviço de transporte, foi uma medida extrema de um país à beira da insolvência em termos de reservas cambiais. Este foi um fato inusitado no comércio exterior do Mercosul. E mesmo que houvesse sinais desta possibilidade, a maioria das empresas não conseguiu se preparar para este estrangulamento de suas receitas. Agora, é preciso correr atrás de soluções e aprender com este acontecimento. A solução poderia ser termos apenas frete CIF?

Crise na Argentina: o pior já passou?

O debacle da economia argentina há pouco mais de dois anos já dava sinais de que problemas maiores estavam por acontecer. Entre 2021 e 2022, o forte crescimento econômico (+ de 15% em dois anos) mitigou a crise da reserva de dólares do país. Mesmo assim, os gestores da economia já davam sinais de que a moeda de troca para importações andava escassa. Atrasos na liberação de licenças de importação e outros mecanismos de retardo de liberação de pagamentos de compras feitas no mercado externo, tornaram-se cada vez mais comuns.

Chega 2023, e a crise se agrava. O Banco Central da Argentina constitui mecanismos formais com o objetivo de represar os pagamentos, drenando liberações de dólares para pagamento de importações conforme suas disponibilidades de caixa. O dólar blue (livre mercado na Argentina) disparou a cotação, confirmando que escassez de divisas era fato consumado. Ao longo do ano, gradativamente, a fila no SIRASE, mecanismo de habilitação aos pagamentos de importações, parou de andar. Os créditos deixaram de ser liberados. Entre eles, estavam os pagamentos dos fretes, uma exportação de serviços do Brasil.

Nesta reportagem apresentamos como algumas empresas do transporte rodoviário internacional de cargas reagiram a esta situação. Uma parcela considerável do capital de giro de muitas empresas ficou retida na Argentina, podendo ser usada apenas lá, em pesos argentinos.

Um desafio de gestão comercial e financeira se apresentou ao setor.

Negociação de frete CIF com exportadores

Uma medida que retira o problema da inadimplência das mãos do transportador internacional é a cobrança do frete na origem. Trata-se de uma mudança de práticas de mercado. Alguns setores econômicos consagram o frete FOB nas exportações. Suas mercadorias não possuem o custo de transferência incorporado ao preço.

Há empresas de transporte que foram em busca de uma mudança de práticas junto aos seus clientes. A Transrodut, na contramão de quase a maioria de seus concorrentes, no início do governo anterior que comandou a Argentina, observando a provável crise de câmbio e outras particularidades deixou de operar com frete do tipo FOB, cancelando inclusive alguns contratos com montadoras (não renovando BIDs) por não concordar com a disparidade de cambial x inflação somados a taxas diversas incidentes nas cobranças externas. Segundo Juan Carlos Castro, diretor da empresa, esta mudança permitiu que a Transrodut fosse acometida pelo “calote” ocorrido recentemente com várias empresas de transporte e exportadores.

Lúcia Dias, diretora da MVP Transportes, entende que não deveria existir fretes pagos no país importador (Argentina), pois sempre atrasam pagamentos. “Mesmo antes desses proble-

principal



Sede da MVP Transportes em Uruguiana.

mas de escassez de dólares, já atrasavam muito os pagamentos de fretes e cobrar a dívida sempre foi uma ofensa para eles”, observa a empresária. Na sua opinião, o frete CIF acaba com estes problemas.

A Transportadora Maxitrans experimentou crescentes dificuldades para atender suas obrigações financeiras ante a falta de um fluxo de caixa coerente quanto aos termos de recebimentos e remessa de Argentina para Brasil. Roberto Alves, diretor da empresa, frente a estas

circunstâncias, relata que a Maxitrans solicitou a cooperação na renegociação dos termos de frete CIF para exportações do Brasil a Argentina. Porém alguns exportadores inicialmente não aceitaram. Então foi iniciado um trabalho para encontrar uma solução mutuamente benéfica, que permitiria continuar a relação comercial com os clientes. “Compreendemos que a indústria também enfrenta os seus próprios desafios durante estes tempos difíceis. E por tal razão, obtivemos

poucos resultados, pois os exportadores, em sua maioria com prazos de recebimentos também alongados, não investiram na descapitalização por conta do frete internacional”, analisa Alves.

A BBM Logística, ao verificar o aumento da falta de fluxo de caixa decorrente dos atrasos nos pagamentos, passou a negociar prazos de pagamento mais curtos com seus clientes ou adiantamentos parciais para garantir um fluxo de caixa mais constante. “Nosso objetivo é renegociar condições comerciais para que os pagamentos sejam *prepaid* para as exportações e *collect* para as importações” relata Matias Ferrari, gerente regional Mercosul.

Segundo ele, num primeiro momento, a BBM manteve a condição dos clientes pagarem diretamente da Argentina para Brasil, porém a empresa teve que dar um passo atrás, considerando as enormes dificuldades que os próprios clientes enfrentavam. Ferrari observa que de um modo geral as dificuldades resultavam em aumento de custo, visto que os próprios exportadores brasileiros, além de financiar



Com matriz em Osaco/SP a Maxitrans opera Mercosul com ênfase para a Argentina.

as suas vendas, também tiveram que começar a financiar os valores de fretes para seus clientes, e os prazos se estenderam de uma forma fora do comum.

Revisão do valor do frete e condições de pagamento

Diante das dificuldades de estabelecer na plenitude o frete CIF, a Maxitrans foi ao mercado para explorar opções alternativas que pudessem ajudar a mitigar o impacto da crise de pagamentos na Argentina, garantindo ao mesmo tempo, o trânsito tranquilo de mercadorias. O caminho escolhido passou pela oferta de prazos de pagamento mais longos, pré-pagamento parcial do frete ou qualquer outro acordo que pudesse atender aos interesses da transportadora e do exportador.

O processo que permitiu a Transrodut a operar exclusivamente com valores recebíveis no Brasil, foi viabilizado pela criação de formas diferenciadas de recebimentos (prazos) para atrair novos players para sua carteira de clientes. Há cinco anos a transportadora opera exclusivamente com frete CIF. A firme determinação de sua política de negócios levou a Transrodut a abrir mão de contratos, porém o tempo permitiu ajustar estas relações comerciais. “Alguns, mesmo antes da atual crise, reverteram seus processos para CIF, pois nas operações FOB que fizeram após nossa saída da cadeia logística de suas empresas, não receberam a mesma qualidade comercial, operacional com a qual estavam habituados quando operavam com a Transrodut. Assim optaram pela mudança de *incoterms* em suas transferências *intercompany* e reativaram os contratos conosco”, relata Matias Ferrari.

BBM atua no transporte internacional desde 2007.

O uso dos créditos em pesos, dentro da Argentina

A MVP Transportes entende que o emprego dos recursos (em pesos argentinos) na Argentina teria perdas cambiais diante da desvalorização dos valores em dólar quando do fechamento da operação.

A Maxitrans, frente a grande desvalorização da moeda local, e do “imposto país”, considerou a alternativa de abastecer a frota na Argentina, além de negociar pagamentos de saldos de fretes em abastecimentos no país vizinho. “Foi a forma que encontramos para evitar mais perdas. Infelizmente este tema de crise na Argentina atingiu todas as empresas do setor, causando desemprego, redução de estruturas, aumentando o endividamento, e até o fechamento de empresas”, sustenta Roberto Alves.

Para a BBM Logística, a disponibilidade de pesos argentinos se constituiu num desafio: “ter moeda local retida, ao mesmo tempo em que perdia seu valor, visto que as aplicações financeiras não conseguiam acompanhar essa movimentação de imediato impôs uma revisão completa de procedimentos”, destaca o gerente Mercosul da transportadora. Segundo Ferrari, um fator fundamental na BBM, que ajuda a companhia, é sua política de eficiência operacional. Ele relata que a empresa possui uma boa gestão financeira, com controle rigoroso dos custos e recebimentos, o





Matias Ferrari, gerente regional Mercosul da BBM Logística.

que ajuda a assegurar uma maior estabilidade em momentos de crise como esse. “A BBM também monitora de perto os riscos financeiros associados a clientes e parceiros comerciais na Argentina, para mitigar os impactos negativos”, acrescenta ele.

Um olhar para outros mercados

A Maxitrans reconhece a importância da colaboração e das alianças estratégicas em tempos de crise. A transportadora tem procurado parcerias com organizações locais e internacionais para alavancar a experiência, recursos e presença no mercado. “Ao unir forças com os principais *stakeholders*, ganhamos acesso a novas oportunidades, diversificamos as nossas ofertas, e reforçamos a nossa posição no mercado”, pondera Roberto Alves. O diretor, ao constatar a natureza volátil da economia argentina, informa que sua transportadora tem prospectado novos mercados. “Estamos buscando ampliar nossa presença no Brasil, Chile, Paraguai, Uruguai e globalmente (marítimo/aéreo)”.

Ele acrescenta que a obtenção de novos mercados requer investimentos. Revela saber que em fase de crises deve ser audaciosa na busca de alternativas econômicas viáveis, entrando em novos mercados: “a empresa não deve colocar ‘os ovos em um único cesto’ reduzindo assim dependências de um mercado (país), fato que minimiza os riscos”.

A BBM também estuda outras alternativas para enfrentar a crise de liquidez na Argentina, através da prospecção de outros segmentos de mercado, com maior intensidade. O objetivo é

manter a saúde financeira da companhia e a qualidade da prestação do serviço. Matias Ferrari assegura que esse esforço está valendo a pena, sobretudo porque nenhuma operação foi interrompida.

Por sua vez, a MVP Transportes sustenta que é necessário ter opções de serviços a oferecer. Na visão de Lúcia Dias, é interessante direcionar esforços comerciais para novos mercados.

Juan Carlos Castro agrega que apesar da Transrodut ter se antecipado às dificuldades de liquidez da Argentina, convertendo os fretes em CIF, ela também adotou como estratégia o direcionamento de esforços comerciais para novos mercados.

Capital de giro e aumento de produtividade

As possibilidades de enfrentar a falta de pagamentos em dólares são abrangentes. A BBM estuda aumentar suas linhas de crédito e renegociar prazos de pagamentos com fornecedores.

Linhas de crédito seria uma alternativa importante para o enfrentamento desta crise de liquidez, porém Roberto Alves, da Maxitrans entende que esta medida só seria boa se os bancos oferecessem taxas reduzidas e uma carência condicionada a um acordo de Brasil-Argentina para a retomado dos aportes em dólares.

“Infelizmente não vimos isto acontecer: no Brasil os bancos dão crédito, porém limitam a oferta quando percebem que não há mais bens para garantia”, comenta o diretor da transportadora, revelando que sua empresa teve que vender ativos e desfazer-se de bens para garantir a operação e o atendimento aos clientes, mantendo o negócio ativo.

Numa outra vertente de ação, a Maxitrans se empenhou em aumentar sua eficiência: “para permanecer competitivo num ambiente econômico desafiante, implementamos medidas para melhorar a eficiência operacional em todos os níveis da nossa organização. Otimizamos nossa cadeia de suprimentos, exploramos tecnologias inovadoras e simplificamos processos internos. Essas iniciativas nos permitem reduzir custos, aumentar a produtividade e manter a lucratividade” conclui Alves.

A recuperação da Argentina virá no quarto trimestre de 2024

O argentino Sebastian Orsetti é advogado. Presta serviços para transportadoras brasileiras com sede na Argentina e atua como consultor para a ABTI. Ademais, tem estreita ligação com temas de economia. Abaixo, na forma de tópicos, Orsetti analisa os primeiros atos do novo governo federal e faz projeções para o ano em curso.

Como usar os pesos argentinos

De acordo com as atuais restrições cambiais estabelecidas pelo Banco Central da República Argentina (BCRA), a melhor possibilidade para reduzir o gap é realizar operações de liquidação financeira (CCL) ou Dólar MEP com um Agente de Liquidação e Compensação na Argentina (ALYC). Para fazer o Dólar MEP é necessário ter uma conta bancária em pesos e dólares americanos em um banco na Argentina. A outra opção é operar CCL, os requisitos são ter uma conta bancária em pesos na Argentina e uma conta em dólares nos EUA.

A volta à normalidade

A nova administração - com pouco mais de dois meses de mandato - implementou fortes medidas macroeconômicas (diminuição do dinheiro circulante e queda abrupta das despesas do governo nacional) num contexto de taxas de câmbio altamente restritas, uma dívida comercial de 42 bilhões de dólares, e com taxas de câmbio negativas. A Argentina tem reservas superiores a 11 bilhões de dólares, além da impressão monetária para financiar um déficit que atingiu 2,7% do PIB durante 2023.

Estas medidas apresentam uma mudança de cenário em relação ao governo anterior a 10 de dezembro de 2023, alcançando um superávit financeiro pela primeira vez desde agosto de 2012, com o qual o excesso de pesos permitiu ao Banco Central melhorar seus ativos, cujas re-



Advogado argentino Sebastian Orsetti.

servas líquidas permanecem negativas, mas em torno de 5 bilhões de dólares. Além disso, a partir de meados de abril, começam a entrar dólares provenientes das exportações do complexo soja e, segundo diversas estimativas, as vendas contribuirão entre US\$ 10 e US\$ 15 bilhões adicionais, que serão em grande parte adquiridos pelo Banco Central. Dado que o governo procura a libertação econômica em todos os níveis, com o objetivo de reduzir ou eliminar as diferentes restrições ou regulamentações impostas pelo Estado, permitir a livre concorrência dos agentes econômicos, recompor preços relativos atrasados, desregular os mercados, reduzir ao mínimo o intervencionismo estatal, transferências discricionárias para as províncias e subsídios para energia e transportes, suprimindo o déficit fiscal, emissões para financiá-lo e estabilizando a economia (o que permitirá a recomposição das reservas do BCRA), acreditamos que num período entre seis meses e um ano o governo poderá liberar a taxa de câmbio, sem prejuízo dos riscos políticos que não devem ser subestimados (minoría no Congresso e presença territorial zero no nível provincial/municipal).

Continua na página 26

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



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

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

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



CNT 70
ANOS

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte

“Entre seis meses e um ano o governo poderia liberar a taxa de câmbio”

Recessão em 2024

Nossa visão é que sim, o país entrará em recessão devido à redução da demanda decorrente dos preços elevados, o que produz um freio no consumo e na produção de bens e serviços. Sem prejuízo disto, importa referir que os números fiscais e de inflação estão a melhorar de forma conclusiva (surpreendente em ambos os casos relativamente ao que era esperado no momento da desvalorização), embora existam dúvidas razoáveis sobre a sustentabilidade de ambos os fenômenos, o que até agora foram explicados pela liquefação de gastos, arrecadação pelo imposto do PAÍS (planejando eliminá-lo quando o mercado de câmbio for unificado), recessão (consumidores não validando preços) e uma taxa de câmbio oficial quase fixa (portanto, valoriza-se fortemente em termos reais) uma vez que o *“crawling peg”* (ou desvalorização controlada) é inferior à inflação, o que certamente exigirá um novo ajustamento. O mercado pensa que há chances cada vez maiores de que as medidas do governo tenham sucesso, nesse sentido, o ROFEX – mercado futuro de dólar – prevê uma desvalorização de apenas 4% em março e 7% em abril, enquanto o CCL em termos reais é no mínimo desde 2020; mas para que esse resultado ocorra, é necessário que os cidadãos compreendam e tolerem as consequências das medidas adotadas (algo difícil de prever) e/ou que o equilíbrio fiscal não dependa apenas da liquefação (e isso implica chegar a um consenso no Congresso). Se a desvalorização controlada de 2% for mantida, em meados de abril o mercado cambial real será semelhante ao que era na altura da pré-desvalorização (\$350 = 1 USD) e um pouco inferior à mudança de taxa de unificação da gestão de Macri. Por fim, vale destacar que Milei ratifica a dolarização, embora

reconheça que o estoque de passivos pagos em pesos ainda precisa ser resolvido, além das demais variáveis macroeconômicas.

Continuar transportando para a Argentina ?

A resposta a esta questão depende, em primeiro lugar, da política comercial que cada empresa tem, sem prejuízo da análise dos custos (fixos/variáveis/cambiais) e benefícios realizados por cada uma delas e da relação que mantêm com os seus clientes argentinos, dentro de um mercado regido pela lei da oferta e da procura, no qual inúmeras operadoras oferecem serviços de transporte terrestre internacional. Também é importante destacar que o Brasil é o maior mercado sul-americano e continua a ser o principal parceiro comercial da Argentina, além da desaceleração do comércio bilateral devido principalmente à situação econômica argentina (de acordo com relatórios de diversas entidades, as vendas argentinas para o Brasil caíram 3,2% em janeiro de 2024 face a janeiro de 2023, enquanto as importações provenientes daquele destino registraram uma diminuição de 28 % nos dois primeiros meses de 2024) devido ao impacto do ajustamento fiscal que levou a atividade econômica a atingir o seu pico mais baixo dos últimos anos. Esta situação deverá persistir no primeiro e segundo trimestres. A equipe econômica projeta uma tendência descendente da inflação, o que colocará um piso no declínio da atividade econômica e permitirá uma forte recuperação (a recuperação será em forma de “V”), sendo esperada uma recuperação no último trimestre do ano. Neste contexto, as empresas deverão ter em conta a situação atual, sem perder de vista a possível normalização do comércio bilateral, que se espera num futuro não muito distante.

“Mercado pensa que há chances cada vez maiores de que as medidas do governo tenham sucesso”

Caem exportações para a Argentina

Retração é histórica: a níveis de 1998

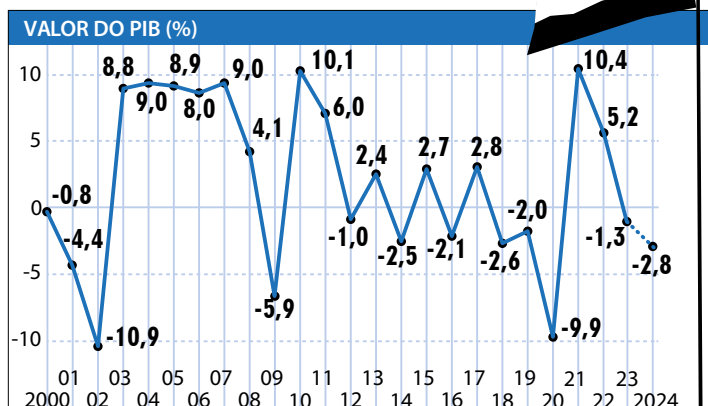
Segundo a revista Exame, o volume exportado pelo Brasil para o país recuou 31,5% em janeiro deste ano, em comparação ao mesmo mês do ano passado. O resultado mostra que a Argentina teve uma participação de apenas 2,8% nas exportações brasileiras, índice do mesmo nível de 1998, segundo apuração do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre/FGV).

No contexto das relações comerciais com o Brasil, exportadores e transportadores acompanham a gradativa abertura do novo governo, na expectativa de resgate dos passivos acumulados em 2023.

O BOPREAL é uma das apostas importantes da estratégia de Javier Milei e do conjunto Luis Caputo – Santiago Bausili para criar uma ponte na transição para a abertura das bolsas e a mudança do regime monetário (eventualmente para a questionada dolarização). É um jogo multipartidário: gera um compromisso de pagamento futuro em dólares para o BCRA com importadores que tenham dívidas com seus fornecedores ou controladoras, com a ideia de “organizar” para frente o grande estoque de passivos comerciais; ajuda a reduzir a quantidade de pesos na economia, pois é subscrito em moeda local; e, ao mesmo tempo, avança no processo de dolarização de parte do passivo remunerado do Banco Central.

Mas a verdade é que, enquanto este processo decorre, a dívida comercial continua a aumentar. Segundo informou o jornal *Ámbito*, em janeiro apenas foram pagas importações no valor de US\$ 1 bilhão, segundo dados da Balança Cambial do BCRA. Isto implicou no pagamento de apenas 24% das importações do mês (US\$ 4,3 bilhões segundo dados de *free on board* reportados pela Central ou US\$ 4,6 bilhões segundo números da Aduana publicados pelo INDEC).

Consequentemente, a dívida comercial cresceu mais de US\$ 3,3 bilhões nesse mês. “Nos



dois meses do novo governo, os pagamentos adiados de importações ascenderam a US\$ 7 bilhões”, calculou a consultora ACM. Ou seja, um valor que equivale a tudo o que foi colocado até agora no BOPREAL. Este fator, que durante o verão permite ao BCRA comprar dólares no mercado oficial, começará a inverter-se gradualmente a partir de abril: segundo a Fundação Capital, nessa altura se equilibrará e no final do ano já haverá mais pagamentos do que importações mensais concertadas.

Projeção de PIB de -2,8% em 2024

O FMI, em seu relatório, elogia as medidas de Milei. “O governo atual está tratando de conseguir uma consolidação fiscal muito ampla e chegar a um superávit primário de 2% do PIB. É algo que consideramos absolutamente necessário no contexto da Argentina porque a causa fundamental da inflação é que tem havido bastante financiamento monetário”, afirma Pierre Olivier-Gourinchas, economista-chefe do FMI, ao anunciar os resultados.

Em 2023 o PIB da Argentina caiu -1,3%. Serão dois anos consecutivos de recuo no crescimento. O histórico da atividade econômica do país é marcado por ciclos curtos de crescimento e quedas (veja tabela). Em 2021 a Argentina cresceu 10,4%, e mesmo durante toda a crise inflacionária, em 2022 o país avançou mais 5,2%.

DNIT lança edital de construção da Ponte Binacional Brasil-Bolívia, no Rio Mamoré

Obra de arte especial vai ligar as cidades de Guajará-Mirim, em Rondônia, e Guayaramerín, na Bolívia

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) lançou nesta terça-feira (14) o edital de construção da Ponte Internacional de Guajará-Mirim. A Ponte Binacional, que será construída sobre o Rio Mamoré, fará a ligação entre as cidades de Guajará-Mirim, no estado de Rondônia, e Guayaramerín, na Bolívia. O empreendimento integra o Novo PAC na região Norte e vai fortalecer a integração sul-americana.

O evento para lançar o edital aconteceu no Ministério dos Transportes, em Brasília, e contou com a participação do ministro dos Transportes, Renan Filho; do secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro; da secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse; do governador de Rondônia, Marcos Rocha; do ministro de Obras Públicas da Bolívia, Édgar Montaño; da prefeita de Guajará-Mirim, Raissa Paes, e do prefeito de Guayaramerín, Angel Freddy Maimura Reina.

Participaram também do encontro, o diretor-geral do DNIT, Fabrício Galvão; o diretor de Planejamento e Pesquisa, Luiz Guilherme Rodrigues de Mello; o superintendente do DNIT no es-



tado de Rondônia, André Santos, e parlamentares da bancada de Rondônia no Congresso Nacional.

O lançamento do edital também contou com a participação de representantes da embaixada da Bolívia no Brasil e do Brasil em La Paz por videoconferência.

Na ocasião, também foi assinado o contrato para construção de um viaduto na interseção da BR-364/435, acesso à Colorado do Oeste, em Rondônia. O valor previsto da obra será de aproximadamente R\$ 28,7 milhões.

Ponte Binacional - A obra prevê uma travessia com extensão de 1,22 quilômetros e largura de 17,3 metros. O valor estimado para construir a obra de arte especial, acessos e complexos de fronteira é R\$ 430 milhões aproximadamente e o prazo para execução das obras é de 36 meses.

A construção da ponte significa para os brasileiros a con-

cretização do “Projeto Saída para o Pacífico” passando por território boliviano até alcançar portos chilenos, visando principalmente a exportação de produtos brasileiros para outros continentes a custos bem mais compensatórios em relação aos custos de transportes que normalmente são cobrados quando esta mesma atividade é feita através de portos brasileiros, em função da distância. E para os bolivianos, significa a consolidação do Tratado de Petrópolis, que assegura à república da Bolívia, o acesso ao oceano atlântico por território brasileiro, através do porto de Porto Velho, na capital do estado de Rondônia.

O acesso no lado do Brasil, será a partir da margem do Rio Mamoré na cabeceira brasileira da ponte até a rótula na interseção com o acesso à ponte, no km 142,7 da BR-425/RO, com extensão aproximada de 3,7 quilô-

metros. Já o acesso no lado boliviano terá aproximadamente 6 quilômetros de extensão da cabeceira boliviana da ponte até a ligação julgada conveniente pelas autoridades bolivianas.

BR-425/RO – É uma rodovia de ligação, localizada na região noroeste do Estado de Rondônia, que conta com uma faixa de tráfego pavimentada por sentido, de cerca de 3,5 metros de largura e acostamentos de largura variável. A rodovia que inicia no entroncamento com o km 937,6 da BR-364/RO em Abunã, se estende por 148,1 quilômetros até a fronteira Bra-

sil/Bolívia, em Guajará-Mirim/RO, na margem direita do Rio Mamoré, ou seja, faz a ligação entre uma importante rodovia federal e a fronteira com a Bolívia. Ao longo da BR-425/RO existem duas travessias urbanas, sendo a primeira na sede do município de Nova Mamoré e a outra no fim do trecho, na sede municipal de Guajará-Mirim.

Lançamento do edital ocorreu no Ministério dos Transportes.



CCT Importação – Modal Rodoviário deverá ser implantado até o final do ano

Em reunião virtual, a Receita Federal apresentou em 18 de março o projeto de implantação do sistema de Controle de Carga e Trânsito (CCT) Importação no modal rodoviário, dentro do Portal Siscomex.

O objetivo do evento foi apresentar o projeto e as suas premissas, colher informações do setor privado sobre os gargalos no processo atual de manifestação dos veículos e das cargas e avaliar a capacidade de adaptação dos intervenientes ao modelo de manifestação eletrônica.

O modal aéreo será o primeiro a ser integrado, em julho

deste ano. Já o modal rodoviário deverá estar pronto em dezembro próximo. O sistema passará a ter uso obrigatório em 2025. O CCT Importação deverá ter disponível informações como a rota, frete, veículos, origem e destino da carga. Haverá um prazo de antecedência para o lançamento dos dados no sistema. Os órgãos anuentes também estarão integrados ao CCT.

A Receita explicou que o trabalho antecipado de informações proporcionará agilidade no trânsito aduaneiro. A área de tecnologia da RFB também está atenta à circunstância de que os sistemas dos setores envolvidos estejam

adequados a nova plataforma. Foi explicado que a tecnologia é intuitiva e flexível. Entre outras melhorias, a disponibilização das informações permitirá ao transportador saber antecipadamente qual o canal designado na chegada ao recinto alfandegado.

Gladys Vinci, vice-presidente executiva da ABTI, ressaltou o engajamento do setor privado nesta iniciativa, pois a expectativa é de que os investimentos em tecnologia da informação sejam convergentes com o objetivo de reduzir o tempo de parada dos caminhões nos postos de fronteiras.

RUS Seguros, WINSE Insurance e ABTI: Inovação no Seguro para Transporte Internacional

Com mais de 60 anos de experiência no mercado segurador argentino, a RUS Seguros reforça seu compromisso com a segurança dos clientes. Em parceria com a WINSE Insurance, especialista em soluções tecnológicas para seguros, a RUS Seguros está enfrentando um dos principais desafios enfrentados pelos transportadores internacionais na Argentina: a falta de recursos de defesa jurídica.

O roubo de cargas durante o trânsito na Argentina é uma preocupação crescente para os empresários brasileiros que realizam transporte rodoviário internacional. Isso pode resultar na apreensão dos caminhões e no pagamento de impostos adicionais, causando grandes prejuízos. Para solucionar esse problema, foi desenvolvida uma nova apólice de cobertura de direitos aduaneiros, garantindo a trafegabilidade dos veículos mesmo após o roubo, cobrindo 100% dos impostos exigidos pela aduana argentina.

Essa solução é fundamental para o trânsito de mercadorias dentro do território argentino. A falta de clareza nas regulamentações internacionais, como o Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), tem gerado incerteza entre os transportadores. O Código Aduaneiro da Argentina prevê que, em caso de roubo de mercadorias em trânsito, os impostos devem ser cobrados da transportadora e seu agente, aumentando ainda mais os custos e a complexidade das operações.

A parceria entre a ABTI, representante dos transportadores, a RUS Seguros e a WINSE Insurance proporcionará uma contratação online da apólice, facilitando o acesso a essa cobertura essencial. Com essa solução inovadora, os transportadores, clientes e agentes aduaneiros terão mais tranquilidade durante o trânsito pela Argentina, reduzindo os riscos e os custos associados ao transporte internacional.

Para garantir um acesso ainda mais conveniente, foi estabelecido um sistema de emissão online através da plataforma WEB BUOH (www.buoh.app). Essa ferramenta permitirá aos transportadores emitir a apólice de forma rápida e simples. Além disso, as empresas transportadoras poderão acessar o serviço gratuitamente através de um widget integrado em suas próprias plataformas.

Essa iniciativa demonstra o compromisso das partes envolvidas em fornecer soluções práticas e acessíveis para os desafios do transporte internacional. Entre em contato pelo e-mail hola@buoh.app para mais informações.



O 1º Congresso Americano de Transporte de Cargas, em 1946

O encontro teve como objetivo trocar impressões e estreitar vínculos

O descompasso político e econômico entre Brasil e Argentina, e por vezes incluindo o Chile, não viabilizou a existência de acordos comerciais importantes na primeira metade do século XX. Neste tempo, os modais de transporte de cargas prevalentes eram o ferroviário e a navegação. Os caminhões começavam a surgir no cenário urbano e nas precárias rodovias dos países sul-americanos. Desde logo se mostraram diferenciados pela sua mobilidade e flexibilidade. Rapidamente foram tomando espaço da tração animal, que antes deles, era o meio disponível para se transportar cargas além dos portos e das estações das linhas férreas.

Neste contexto, a história do modal rodoviário de cargas tem como um marco de sua trajetória a realização do 1º Congresso Americano de Transporte Automotor de Cargas, ocorrido em Buenos Aires, de 05 a 11 de dezembro de 1946.

O evento foi organizado pela Associação Argentina de Proprietários de Caminhões com a participação de 54 representantes da Argentina, Uruguai, Chile, Brasil, Peru, Colômbia, México, Estados Unidos e Canadá. Antonio Alvarez Affonso foi o delegado brasileiro. O encontro teve como objetivo trocar impressões e estreitar vínculos, promovendo uma aproximação entre os presentes para desenvolver uma “paz franca e duradoura” entre os países. Segundo a ata do congresso, os transportadores “não lutariam isolados para resolver seus problemas, que eram idênticos ou similares. O esforço

comum daria indubitavelmente frutos melhores, que não demorariam a ser conhecidos”.

A 12ª Resolução da 4ª Comissão deste Congresso, em reconhecimento aos atos inaugurais do evento, organizados pela representação argentina, registrou que o conclave dava forma à união dos transportadores de cargas por automotor da América. E por conta destes acontecimentos, foi oficialmente declarado que daquela data em diante o dia 05 de dezembro passaria a ser “O Dia do Caminhão na América”.

Com o propósito de marcar a realização do histórico encontro internacional de 1946, os organizadores promoveram um desfile de caminhões na Av. de Mayo que foi assistido por expressivo público, além de significar um despertar da consciência econômica do setor, como uma atividade estruturada. O desfile foi liderado pelo veículo da delegação de caminhoneiros do Peru, que ousaram viajar de Lima para Buenos Aires por via rodoviária. Alto-falantes apresentavam ao público cada um dos caminhões que percorriam a via, entre eles modelos como o famoso Ford bigode.

O Congresso foi uma demonstração de que o modal rodoviário de cargas já estava desenvolvendo uma identidade própria, constituindo-se numa atividade econômica com força e voz tais, que lograva promover um encontro internacional, num tempo em que as fronteiras terrestres eram



fechadas para esta atividade.

O setor transportador da Argentina efetivamente adotou a data para celebrar a atividade. A marca se reafirmou por ocasião da constituição da Federação Argentina de Entidades Empresariais do Autotransporte de Cargas, em 05 de dezembro de 1967, ou seja, 21 anos após o Congresso.

Outra data que marca o transporte de cargas na Argentina é o dia do Caminhoneiro (motorista), celebrada em 15 de dezembro. O dia foi escolhido porque o primeiro acordo coletivo de trabalho dos motoristas profissionais foi firmado em 15 de dezembro de 1967.

As datas de celebração do Transporte no Brasil

O Dia Nacional do Transportador Rodoviário de Cargas do Brasil é comemorado em 17 de setembro. A homenagem à categoria foi instituída por um decreto do presidente da República, Itamar Franco, no dia 9 de julho de 1993. A data foi escolhida para coincidir com a data da fundação da NTC – Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, em 1963.

Já os caminhoneiros nacionais comemoram sua profissão em 25 de julho pois é o dia de seu santo padroeiro, São Cristóvão.

ABTI participa do projeto Gestão Coordenada de Fronteiras



Sob a condução do Instituto Procomex, e a pedido do Comitê Técnico nº 2 “Assuntos Aduaneiros” do Mercosul, está em curso o projeto Gestão Coordenada de Fronteiras, cujo objetivo é facilitar o comércio no Mercosul por meio da modernização de processos entre países. Para alcançar este objetivo, a contribuição do setor privado é importante.

O estudo vai revisar os processos fronteiriços e os acordos de cooperação institucional em dez postos fronteiriços do Mercosul (amostragem) para fazer recomendações visando simplificar e automatizar as operações, acelerar o comércio e apoiar a implementação efetiva das melhores práticas e padrões internacionais relacionados à gestão coordenada das fronteiras. A iniciativa contempla compromisso dos países do Mercosul assumidos no Acordo de Facilitação de Comércio da

OMC, do qual fazem parte.

A fronteira de Chuí/Chuy foi a primeira a realizar o mapeamento de oportunidades de melhoria e soluções do processo de Exportação e Importação entre Brasil e Uruguai, de 27 e 29 de fevereiro. O encontro contou com a participação de transportadores, despachantes aduaneiros, agentes de carga, terminais, recintos, importadores, exportadores e demais atores da cadeia logística.

O trabalho consistiu em revisar o mapa de processo de exportação e importação, agregando o fluxo de atividades correspondente ao setor privado e incorporando os gargalos enfrentados pelos ato-

res, no dia a dia da atividade em fronteira. A ABTI é colaboradora desta iniciativa, e está integrada ao projeto, participando de todas as atividades e encontros. Gladys Vinci esteve no Chuí e integrou o grupo que fez as análises locais.

A segunda fronteira a ser mapeada foi a de Ciudad del Este/Foz do Iguaçu, em 19 de março. No mês de abril a fronteira Brasil – Argentina: Uruguiana – Paso de los Libres será estudada. A ABTI se prepara para receber os participantes na cidade de sua sede. Veja abaixo todas as fronteiras que serão estudadas.

Fronteiras em estudo

- **Argentina e Brasil**
Uruguiana – Paso de Los Libres
Foz do Iguaçu – Iguazú
- **Argentina e Paraguay**
Posadas – Encarnación
Clorinda – Puerto Falcón
- **Argentina e Uruguay**
Galeguaychú – Fray Bentos
Concordia – Salto
- **Brasil e Paraguay**
Foz do Iguaçu – Ciudad del Este
Guaira/Mundo Novo – Salto del Guairá
- **Brasil e Uruguay**
Chuí – Chuy
Santana do Livramento – Rivera



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

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

→ Parcelas reduzidas até a contemplação.

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

→ Flexibilidade do uso do crédito.

→ E muito mais vantagens para sua empresa!

E o melhor: com a parceria da Porto Seguro.

Assim você tem mais confiança e credibilidade em dose dupla.

Saiba mais em:
fedrizziseguros.com.br



Entre em contato
com a gente!

☎ (54) 9 99243.9128
Fedrizzi (54) 2992.2000

FEDRIZZI
SEGUROS



As megatendências que moldarão o futuro do mundo

Estamos à beira de uma revolução que promete ser extraordinária.

Imagine: o ano é 2040. Você acabou de desembarcar de um voo hipersônico de Nova York para Londres, uma viagem de apenas duas horas, e depois pega um “drone” de mobilidade urbana aérea para evitar o trânsito da cidade no horário de pico e chega em casa em 20 minutos. Enquanto está no ar, você transmitiu uma conferência holográfica em tempo real, graças à fusão perfeita de redes celulares e satélites possibilitada pelo 6G. Isso não é um delírio. É um vislumbre do futuro iminente.

O mundo hiper conectado

Cada geração da tecnologia revolucionou a forma como nos conectamos e interagimos. O 3G trouxe dados, o 4G trouxe vídeos e o 5G oferece o uso B2B, com comunicação máquina-a-máquina, proporcionando estádios, fábricas e carros conectados. Mas o 6G? O salto do 5G para o 6G promete um avanço colossal, unindo entidades isoladas, como casas, carros e cidades, em um ecos-

sistema de vida conectado unificado. Combine isso com o “Space Log Jam” (lançaremos 20 mil satélites nesta década, e isso proporcionará banda larga de alta velocidade, possivelmente velocidades 5G por meio de satélites e serviços de localização precisos), e estaremos conectados em todos os lugares, a qualquer hora, tornando o mundo hiper conectado, que desencadeará novos modelos de negócios disruptivos.

A aurora da singularidade tecnológica

Esta tendência traça a evolução da IA, onde tecnologias inteligentes e poderosas podem transformar radicalmente nossa realidade com resultados imprevisíveis. Com o advento da IA generativa, entramos na era da IA geral. Atualmente, não existem exemplos do mundo real de Superinteligência Artificial (ASI), onde a IA atinge níveis humanos de consciência, inteligência e capacidades. Uma sub tendência chave do crescimento da IA e do mundo hiper conectado é a nossa entrada no que chamamos de “um mundo autônomo” – uma oportunidade de 10 trilhões de dólares. Até 2035, teremos o advento de novas ciências da computação, como a computação neuromórfica, computação de DNA e computação quântica, desafiando ainda mais a Lei de Moore e acelerando a transição da IA geral para a super IA, o que significa que as má-

quinas se tornarão mais inteligentes do que os humanos.

Indústria 5.0 – a era simbiote

A quarta revolução industrial tratou de aplicar tecnologias emergentes que são conectadas, interativas e intuitivas. O objetivo final é obter a máxima eficiência de custos e tempo. A União Europeia descreve a Indústria 5.0 como “uma visão de uma indústria que visa além da eficiência e produtividade como únicos objetivos e reforça o papel e a contribuição da indústria para a sociedade”. No mundo da previsão, esses mega desenvolvimentos, como a revolução industrial, impactam profundamente nossa sociedade. A primeira revolução industrial nos moveu de uma economia agrícola para uma economia de manufatura e trouxe megatendências como a urbanização. Da mesma forma, com a Indústria 5.0, haverá um impacto profundo em nossa sociedade em geral, onde a colaboração entre humanos e robôs reformulará os fundamentos de empregos, habilidades e fontes globais.

A transição energética

O futuro da energia será descarbonizada, descentralizada, digital e democratizada, e possivelmente um dia a energia será gratuita. A descarbonização se refere à transição de combustíveis fósseis para fontes de energia renovável. A descentralização no setor de energia se refere ao crescimento de soluções menores de geração de energia renovável local. A digitalização se refere à transição de soluções analógicas para soluções digitais na infraestrutura de energia. A democratização se refere à localização da energia e o aproveitamento da natureza local para desenvolver a melhor combinação de energia para

aquele país/região e tornar a energia acessível a todos.

Inovação até o zero

Inovar até o zero não é uma megatendência, mas uma visão mega – uma visão de um mundo perfeito, um desejo de perfeição em nossa sociedade, empresas e em todos os produtos e serviços que consumimos. É um mundo de conceito zero, com zero crimes, zero doenças, zero fome, zero mortes, edifícios neutros em carbono, cidades, e nações com emissões zero. O “Mundo Visão Zero” é abrangente hoje, abraçando manufatura, varejo, cidades, indivíduos, empresas, governos, trabalho, lar, lazer, produtos, desempenho e processos. Trata-se de uma filosofia que gira em torno de práticas seguras, inteligentes e sustentáveis.

“As máquinas se tornarão mais inteligentes do que os humanos”

Futuro da mobilidade

O futuro das viagens não será apenas mais rápido, mas mais inteligente. Imagine um mundo livre de problemas de transporte, onde sistemas multimodais e integrados oferecem orientação dinâmica em tempo real, culminando em viagens quase instantâneas. A mobilidade será multimodal, integrada e porta a porta, combinando múltiplos modos de transporte eficientes em termos de energia com ofertas de plataformas de mobilidade como serviço. A mobilidade será uma parte integral de um mundo de visão zero onde os três males do transporte – congestão, poluição e acidentes – serão eliminados.

Sociedade Futura e Urbanização

Enquanto a população global está envelhecendo, algumas nações da Ásia e África têm populações jovens em rápido crescimento. Os futuros clientes serão mais diversos em idade, sexo, cultura e riqueza e exigirão serviços personalizados. O aumento das taxas de urbanização em cidades pequenas e de médio porte, principalmente na África e na Ásia, terá importantes implicações para novos mercados, produtos e serviços.

Potências econômicas do futuro

Com o crescimento das populações e uma parcela demográfica jovem, muitas economias emergentes superarão as economias avançadas em crescimento. Na verdade, até 2040, as economias em desenvolvimento de hoje representarão mais de 65% da produção global. Acreditamos que países com população superior a 100 milhões têm o potencial de se tornarem economias de trilhões de dólares até 2040. Assim, o crescimento futuro será impulsionado pelo que chamamos de “economias de baixo crescimento populacional”. Nessa paisagem econômica em mudança, nações populosas como China, Índia, Indonésia, Brasil, México, Arábia Saudita e Nigéria podem emergir como as maiores e principais potências econômicas até 2050. As dinâmicas econômicas em mudança também representam desafios para as empresas. Com o crescimento da população global potencialmente atingindo um platô e a crise climática contínua, a grande pergunta é: poderíamos ver o fim do crescimento como o conhecemos? A resposta pode estar na classe média emergente de países em desenvolvimento.

Fonte:
<https://forbes.com.br/forbes-tech/2023/11/as-megatendencias-que-moldarao-o-futuro-do-mundo>

São por esses motivos que **SOMOS A MAIOR!**



A Marvel foi consagrada como a maior transportadora com veículos refrigerados próprios do Brasil!

- Investimos pesado na qualidade, na eficiência e na segurança
- Renovamos constantemente nossa frota
- Nossos veículos têm uma idade média de apenas 2 anos
- Contamos com a nossa própria oficina mecânica que proporciona manutenção frequente e alto desempenho

No transporte de cargas sob temperatura controlada, conte com a tranquilidade que só a maior do país pode oferecer.



 marveltransportes
 transportesmarvel
 transportesmarvel

Brasil
+55 49 3321.0677

Argentina
+54 0348 4494 753

Chile
+56 9 4407 7897

Tiradentes do Sul também ambiciona ponte sobre rio Uruguai

Ao menos quatro municípios do oeste/noroeste do RS têm como objetivo conseguir a construção de uma ponte sobre o rio Uruguai, que delimita Brasil e Argentina. Itaqui, Porto Xavier, Porto Mauá e agora Tiradentes do Sul, formam esta lista.



Foto: Jaime Fornari/Jornal Provincia

Até meados de 2023 Porto Xavier era a cidade com maiores definições e melhor probabilidade de conseguir ver seu projeto sair do papel. A decisão já havia sido tomada, e já dispunha de recursos para o projeto da travessia. Tanto quanto a vizinha Porto Mauá, o município conta com infraestrutura federal para trâmites alfandegários.

Porto Xavier conquistou posição junto ao governo federal para obter os recursos para a obra.

Já Porto Mauá aposta na possibilidade de construir a travessia com recursos privados, mediante concessão. A cidade aposta no potencial do acesso de automóveis para o turismo regional. Em anos mais recentes não houve avanço desta iniciativa.

Itaqui é a cidade que há mais tempo ambiciona uma travessia so-

bre o rio Uruguai, porém a maior dificuldade para o avanço desta possibilidade é o fato de que o município se situa no meio do trajeto de outras duas cidades que já possuem ponte: Uruguaiana e São Borja. Ademais, sua ligação rodoviária não favorece o acesso de novos interessados numa ponte alternativa, pois para acessar Itaqui é necessário passar por São Borja ou por Uruguaiana.

Já a travessia em Tiradentes do Sul, cidade que faz fronteira com El Soberbio, ganhou impulso quando lideranças da região tiveram um encontro em 29 de maio de 2023 no Parlamento do Mercosul (Parlasul), em Montevideu, para viabilizar recursos que possibilitem a construção da ponte binacional sobre o Rio Uruguai.

A presidente do Parlamento do

Mercosul, deputada argentina Cecilia Britto, e o vice-presidente do parlamento, o deputado federal por São Paulo, Celso Russomanno, um dos articuladores deste encontro, asseguraram que é possível financiar 85% do projeto empregando o FOCEM (Fundo para a Convergência Estrutural do Mercosul). Para a adesão a este fundo, é necessário concluir outros pontos, como o desenho da estrutura normativa, análise jurídica, padrão de qualidade ambiental da obra, os benefícios diretos e indiretos, sustentabilidade futura, postos de fronteira e outros.

Os estudos iniciais indicam que a ponte terá uma extensão de 464 metros, representando a travessia mais curta e econômica entre os dois países. O custo estimado da ponte é de aproximadamente R\$ 100 milhões.

Governo Federal considera esta travessia em seus projetos

No mês de março deste ano o projeto de Integração Sul-Americana promoveu reunião do Brasil com outros sete países sul-americanos. O evento, liderado pelo Ministério do Planejamento e Orçamento, teve lugar em Punta Cana, na República Dominicana. A chefe da pasta, Simone Tebet, e a delegação brasileira, apresentaram e debateram as cinco rotas de integração. Entre elas, a de número cinco é denominada Rota Porto Alegre-Coquimbo, abrangendo o Rio Grande do Sul, integrada à Argentina, Uruguai e Chile.

No encontro bilateral com a delegação da Argen-



Los Libres-ARG (já contemplado no PAC); construção de ponte binacional entre Tiradentes do Sul-RS e El Soberbio-AR; e solução do convênio de concessão da aduana da ponte binacional entre São Borja-RS e Santo Tomé-AR.

tina, o ministro da Economia e Infraestrutura Luis Caputo, relatou a precariedade geral da infraestrutura argentina. Porém reconheceu que a Rota cinco já existe, mas precisa ser fortemente modernizada e revigorada. Dentro desta rota, foram mapeados importantes projetos para o transporte, como: restauração da ponte binacional entre Uruguaiana-RS e Passo de

associados

Braspress investe no transporte aéreo de cargas



Urubatan Helou, diretor presidente da Braspress Transportes Urgentes, em reportagem ao portal Aeroin, informou que os aviões serão baseados no Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP), e voarão prioritariamente na rota entre este terminal do interior paulista e o Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, de Manaus (AM). Além disso, haverá um voo por semana entre Campinas e o Nordeste, embora sem detalhamento sobre qual o destino.

A Braspress está ingressando no transporte de cargas em aviões. A imprensa especializada no segmento aéreo tem divulgado informações relacionadas à aquisição de dois boeings 737/400F cargueiros. Fotos da primeiro deles, já pintado com as cores da empresa, foram divulgadas num hangar no interior da Bélgica. No dia 03 de março o primeiro dos dois aviões chegou ao Brasil. A divisão aérea da Braspress está em processo de certificação junto à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).



Garanta suas viagens internacionais

PARCERIA KORSA SEGUROS E ABTI

PRODUTOS

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

FROTA

RCTRVI – CARTA AZUL (DANOS A TERCEIROS)

RC AMBIENTAL

Condições especiais de taxa e cobertura de seguros.

KORSA ABTI

Benefícios exclusivos aos associados

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

BBM Logística cria programa interno para fomentar a inovação

A BBM Logística criou um programa de inovação aberta para promover a melhoria contínua da organização ao incentivar o compartilhamento de novas ideias e soluções por parte dos funcionários.

Chamado de BBMinX, o objetivo é facilitar o envolvimento de todos os colaboradores no processo de inovação da empresa, a partir do desenvolvimento de projetos com capacidade de gerar ganhos de produtividade e redução de custo, visando a melhoria dos

processos da companhia.

O programa é aberto a contribuições nas seguintes categorias: eficiência operacional, ESG, gestão de pessoas, experiência do cliente e simplificação e aumento de produtividade.

De acordo com Francieli Tartali, diretora de tecnologia e inovação da BBM, além de incentivar a cultura de inovação, o programa foi criado para fomentar o senso de dono dos funcionários ao evidenciar o protagonismo de cada um para o sucesso do negócio.



“Vamos desmistificar o pensamento de que a inovação é algo caro ou difícil de sair do papel, promovendo uma mentalidade de aprendizado frequente e melhoria constante para tornar a cultura ágil um *mindset* comum na companhia”, destaca Francieli.

ABTI questiona **pedágios caros** da Ecosul no RS

Um dos pedágios mais caros do Brasil encontra-se na BR 116, no Sul do RS, rota para as duas principais fronteiras com o Uruguai. Operado pela Ecosul na região de Pelotas e Rio Grande, em cada viagem uma composição rodoviária paga R\$ 352,00 para percorrer um trecho rodoviário de 360 km até o Chuí, ou 230 km até Jaguarão.

Ao mesmo tempo em que as novas tarifas entraram em vigor em janeiro deste ano, o Ministério dos Transportes aceitou proposta da concessionária para prorrogar seu contrato por 15 anos, em troca de uma redução de tarifas e investimentos na infraestrutura. A iniciativa

está ocorrendo sem licitações, e detalhes não foram divulgados. O tema está em análise na ANTT. E depende também de uma homologação do TCU – Tribunal de Contas da União.

Insatisfeitos com as tarifas e com a possibilidade de uma prorrogação, os empresários do setor de transporte de cargas do RS, representados pela Fetransul- Federação das Empresas de Transporte e Logística do RS, promoveram no dia 09 de janeiro, em Pelotas, um Fórum para definir propostas de solução para a concessão das rodovias do Sul do RS.

O evento contou com lideranças regionais, deputados, prefeitos e entidades, entre elas a ABTI,

representada por sua vice-presidente executiva, Gladys Vinci.

O encontro gerou um documento enviado ao Ministério dos Transportes expressando contrariedade à prorrogação do contrato da Ecosul, bem como sugerindo alternativas para mitigar as altas tarifas de pedágio até o fim do contrato, cujo prazo é março de 2026.

Em outra iniciativa, este mesmo documento embasou uma denúncia ao Ministério Público Federal, pelas mesmas razões encaminhadas ao Ministério. A denúncia foi assinada pela Fetransul, ABTI e SETCESUL, o Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Extremo Sul.

Desbravando os desafios fiscais com a **Assertt** - Seu norte no **Universo Tributário!**

A Assertt reconhece as nuances intrínsecas ao universo do transporte. Com uma vasta experiência, **auxiliamos empresas de transporte** a aprimorar suas finanças, identificar créditos fiscais garantindo a conformidade com as regulamentações tributárias.

Junte-se a nós e navegue com confiança. **Com a Assertt ao seu lado, seu sucesso está sempre no horizonte tributário**



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



45 3223 5585 • 45 3306 9552



assertt.assessoria



www.assertt.com.br

SEST SENAT divulga ações para 2024



O SEST SENAT está presente em todos os estados do Brasil. Presentemente conta com 165 unidades operacionais. Em 2024 deverá inaugurar outras dez. As instalações das unidades prezam pela eficiência e pela sustentabilidade e têm tecnologia de ponta para proporcionar cuidados com a saúde e capacitação profissional.

No início de 2024 o SEST SENAT anunciou a continuidade de seus projetos bem-sucedidos. Cabe destaque a quatro deles:

Feira de Empregabilidade

Evento que promove a conexão entre empresas em busca de profissionais e trabalhadores do transporte em busca de oportunidade. Palestras, rodas de conversa,

painéis, orientação profissional e networking são as atrações que compõem a programação.

Copa SEST SENAT de Futebol 7 Society

Um dos maiores torneios de futebol amador do país. Em 2023, ela chegou à sua 10ª edição. Expressão da paixão dos brasileiros pelo futebol, a competição é realizada em âmbito nacional e, a cada ano, registra aumento no número de participantes.

SEST SENAT de Portas Abertas

Uma iniciativa com o objetivo de abrir as portas das unidades operacionais do SEST SENAT para toda a comunidade. Trata-se de um evento para receber todos

os interessados para um dia de vivência, a fim de experimentar tudo o que a instituição oferece.

Mobilizações Nacionais

Envolvem ações educativas em odontologia, fisioterapia, nutrição, psicologia, esporte e lazer, de modo a sensibilizar o público quanto ao autocuidado. No que diz respeito à capacitação, as atividades buscam despertar os motoristas para a importância do contínuo aprimoramento profissional.

Para 2024, estão programadas outras quatro mobilizações – Semana Mundial da Saúde (abril), Maio Amarelo (maio), Dia do Motorista (julho) e Semana Nacional de Trânsito e Prevenção de Acidentes (setembro).

informações

Horários das operações aduaneiras nas principais fronteiras

Cidade	Órgãos de controle	Dias úteis	Final de semana	Mapa	Anvisa
Chuí (RS)	Receita Federal	8h às 18h			
Jaguarão (RS)	Concessionária Multilog	8h às 12h e das 14h às 18h48 Entrada de veículos 24h	Entrada de veículos 24h	8h às 12h e das 14h às 18h	
	Receita Federal	9h30 às 12h e das 14h às 18h			
Aceguá (RS)	Receita Federal	9h às 19h		Por demanda	
Sant'Ana do Livramento (RS)	Concessionária Multilog	6h às 24h Administrativo: 8h às 18h48		8h às 12h e das 13h30 às 17h30	
	Receita Federal	8h às 20h			
Quaraí (RS)	Receita Federal	8h às 12h			
Barra do Quaraí (RS)	Receita Federal	8h às 20h	8h às 20h		
Uruguiana (RS)	Concessionária Multilog	7h às 20h30min (exportação) e das 7h às 23h (importação)	Nos sábados das 7h40 às 18h (exportação) e das 7h às 21h (importação)	8h às 12h e das 14h às 18h30	8h às 12h e das 14h às 18h
	Receita Federal	8h às 18h	sábados das 8h às 12h		
	TA BR 290	8h às 21h	sábados das 8h às 21h domingo sem expediente		
Itaqui (RS)	Receita Federal	8h às 11h e das 14h às 17	sábados das 8h às 18h		
São Borja (RS)	Concessionária MERCOVIA	8h às 22h30	sábados das 8h às 14h	8h às 18h e aos sábados das 8h às 12h	8h às 18h
	Receita Federal	8h às 22h30	sábados das 8h às 18h		
Porto Xavier (RS)	Receita Federal	8h15 às 11h30 e das 14h15 às 17h30	9h15 às 10h30 e das 16h15 às 17h30		
Porto Mauá (RS)	Receita Federal	8h às 11h15 e das 14h às 17h30			
Dionísio Cerqueira (SC)	Concessionária Multilog	7h às 19h48 Administrativo: 8h às 18h48	Aduaneiro: 8h às 12 (sábado) Portaria de veículos: 7h às 19h	8h às 12h e das 13h30 às 17h30	8h às 12h
	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h			
	PFA - antiga ACI Cargas	7h às 19h	7h às 19h		
Foz do Iguaçu (PR)	Concessionária Multilog	Atendimento 24h	8h às 13	8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 13h às 17h
	Receita Federal	8h às 2h			
Santa Helena (PR)	Porto de Santa Helena	7h às 19h		8h às 12h e das 13h30 às 17h30	
	Receita Federal	7h às 19h			
Guaíra (PR)	Porto Sete Quedas	8h às 18h			
	Receita Federal	8h às 18h30min			
Corumbá (MS)	AGESA	7h30 às 12h e das 13h30 às 18h	Sábados por demanda		
	Receita Federal	7h30min às 11h30min e das 13h30min às 17h30min			

Obs.: Cabe ressaltar que após o horário de expediente da RFB em todas as fronteiras que possui Concessionária ou Permissionária desde que autorizadas, podem liberar as parametrizações em canal verde.

Área de controle integrado

Concessionária Permissonária	Responsável	Operação Aduaneira	Tel. Contato
Uruguiana-RS/Paso de los Libres-AR*			
Multilog	Paulo Luis Borges da Rosa	Importação	(55) 3412-7200
São Borja-RS/Santo Tomé-AR			
Mercovia (CUF)	José Luis Vazzoler	Importação e Exportação	(55) 3431-2207
Santana do Livramento-RS/Rivera-UY			
Multilog	Walmir Machado	Importação e Exportação	(55) 3621-5300
Corumbá-MS/Puerto Soares-BO			
Agesa	Edmar Fernando Figueiredo Cruz	Importação e Exportação	(63) 3234-7300
Jaguarão-RS/Rio Branco-UY			
Multilog	Roberto Gomes	Importação e Exportação	(53) 3261-1277
Dionísio Cerqueira-SC/Bernardo de Irigoyen-AR			
Multilog	Christian Sarate	Importação e Exportação	(49) 3027-7171

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

Subcontratação

Transporte entre Brasil e	Mesma bandeira	Cruzamento de bandeira	Reunião bilateral
Argentina	Autorizado	Autorizado	Item 4 da Reunião Bilateral BR-AR realizada em 29 e 30/09/2005
Paraguai	Autorizado	Autorizado	Item 1.3 da XXI Reunião Bilateral BR-PY realizada em 20 e 21/02/2003
Uruguai	Autorizado	Autorizado	Reunião Bilateral Extraordinária BR-UY de 05/11/2014
Chile	Autorizado	Autorizado	Item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 08 e 09/06/2006 e item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 28 e 29/04/2009
Peru	Autorizado	Autorizado	Item 2.4 da Reunião Bilateral realizada em 2017
Venezuela	Autorizado	Autorizado	Item 2.1 da VIII Reunião Bilateral realizada em 05 e 06/03/2009.
Bolívia	Autorizado	Autorizado	Item II.5 da XI Reunião Bilateral realizada em 16/03/2011
Guiana	Não acordado / não autorizado	Não acordado / não autorizado	

Tabela atualizada no site da ANTT www.antt.gov.br

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

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

Intercâmbio de tração

Transporte entre Brasil e	Mesma bandeira	Cruzamento de bandeira	Reunião bilateral
Argentina ¹	Autorizado	Autorizado	Item 4 da Reunião Bilateral BR-AR realizada em 29 e 30/09/2005
Paraguai	Autorizado	Não autorizado	Item 1.3 da XXI Reunião Bilateral BR-PY realizada em 20 e 21/02/2003
Uruguai ¹	Autorizado	Não autorizado	Reunião Bilateral Extraordinária BR-UY de 05/11/2014
Chile ²	Autorizado	Não autorizado	Item 2.3 da Reunião Bilateral Extraordinária realizada em 13/06/2023
Peru	Não autorizado	Não autorizado	Item 2.2 da VII Reunião Bilateral realizada de 20 a 22/02/2013
Venezuela	Autorizado	Autorizado	Item 2.1 da VIII Reunião Bilateral realizada em 05 e 06/03/2009 e Item 2.3 da IV Reunião
Bolívia	Autorizado	Autorizado	Item II.5 da XI Reunião Bilateral realizada em 16/03/2011
Guiana	Não acordado / não autorizado	Não acordado / não autorizado	

Tabela atualizada no site da ANTT www.antt.gov.br

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

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

Documentos obrigatórios para o transporte internacional

DOCUMENTOS DO MOTORISTA

- Documento de identidade (RG-RNE-Pasaporte);
- 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 de caminhões cai 11% em 2023

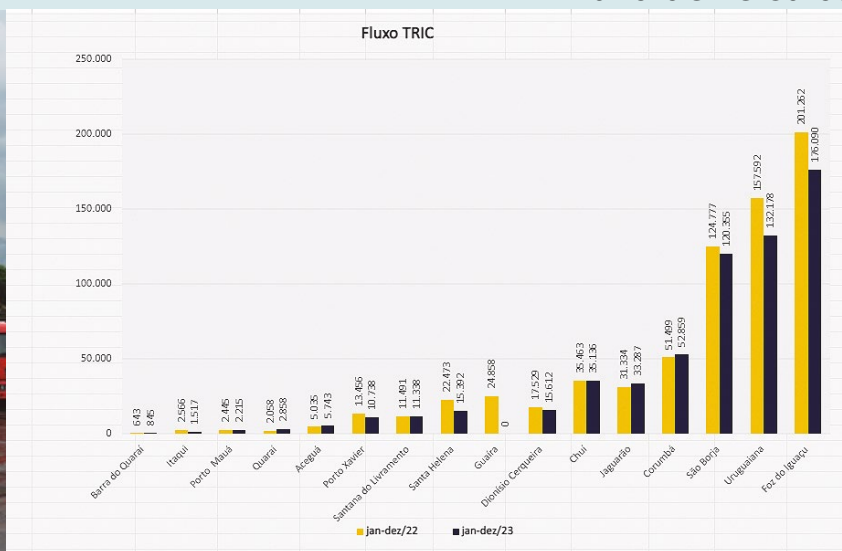
Queda de 13% no trânsito com a Argentina impactou a estatística.

Demais países tiveram crescimento entre 2 a 3%.

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-dez 2022	jan-dez 2023	Δ	nov 2023	dez 2023	Δ	dez 2022	dez 2023	Δ	jan/2022 dez/2022	jan/2023 dez/2023	Δ
					Itaqui	Alvear	AR	Importação	2.381	1.382	-41,96%	22	25	13,64%	173	25
			Exportação	185	135	-27,03%	0	5	0,00%	0	5	0,00%	185	135	-27,03%	
			Total	2.566	1.517	-40,88%	22	30	36,36%	173	30	-82,66%	2.566	1.517	-40,88%	
			Impo vazio	62	195	214,52%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	62	195	214,52%	
			Expo vazio	434	596	37,33%	0	0	0,00%	23	0	0,00%	434	596	37,33%	
São Borja	Santo Tomé	AR	Importação	46.177	48.377	4,76%	3.596	3.142	-12,63%	3.720	3.142	-15,54%	46.177	48.377	4,76%	
			Exportação	78.600	71.978	-8,42%	5.710	4.459	-21,91%	5.158	4.459	-13,55%	78.600	71.978	-8,42%	
			Total	124.777	120.355	-3,54%	9.306	7.601	-18,32%	8.878	7.601	-14,38%	124.777	120.355	-3,54%	
			Impo vazio	5.041	3.622	-28,15%	446	155	-65,25%	312	155	-50,32%	5.041	3.622	-28,15%	
			Expo vazio	1.129	1.243	10,10%	182	80	-56,04%	118	80	-32,20%	1.129	1.243	10,10%	
Porto Xavier	San Javier	AR	Importação	9.329	7.473	-19,89%	498	611	22,69%	930	611	-34,30%	9.329	7.473	-19,89%	
			Exportação	4.127	3.265	-20,89%	69	65	-5,80%	192	65	-66,15%	4.127	3.265	-20,89%	
			Total	13.456	10.738	-20,20%	567	676	19,22%	1.122	676	-39,75%	13.456	10.738	-20,20%	
D. Cerqueira	B. de Irigoyen	AR	Importação	6.396	6.507	1,74%	537	556	3,54%	522	556	6,51%	6.396	6.507	1,74%	
			Exportação	11.133	9.105	-18,22%	532	479	-9,96%	786	479	-39,06%	11.133	9.105	-18,22%	
			Total	17.529	15.612	-10,94%	1.069	1.035	-3,18%	1.308	1.035	-20,87%	17.529	15.612	-10,94%	
Uruguiana	P. de los Libres	AR	Importação	46.197	42.060	-8,96%	3.553	3.692	3,91%	3.375	3.692	9,39%	46.197	42.060	-8,96%	
			Exportação	111.395	90.118	-19,10%	6.294	6.072	-3,53%	6.931	6.072	-12,39%	111.395	90.118	-19,10%	
			Total	157.592	132.178	-16,13%	9.847	9.764	-0,84%	10.306	9.764	-5,26%	157.592	132.178	-16,13%	
			Impo vazio	94.646	78.042	-17,54%	5.744	5.071	-11,72%	6.706	5.071	-24,38%	94.646	78.042	-17,54%	
			Expo vazio	15.926	20.158	26,57%	1.891	1.862	-1,53%	1.997	1.862	-6,76%	15.926	20.158	26,57%	
Porto Mauá	Alba Posse	AR	Importação	7	3	-57,14%	0	1	0,00%	0	1	0,00%	7	3	-57,14%	
			Exportação	2.438	2.212	-9,27%	93	41	-55,91%	177	41	-76,84%	2.438	2.212	-9,27%	
			Total	2.445	2.215	-9,41%	93	42	-54,84%	177	42	-76,27%	2.445	2.215	-9,41%	
Foz do Iguaçu	Puerto Iguazu	AR	Imp.PTN	29.789	29.906	0,39%	2.620	2.567	-2,02%	2.364	2.567	8,59%	29.789	29.906	0,39%	
			Exp.PTN	16.036	11.605	-27,63%	766	864	12,79%	1.097	864	-21,24%	16.036	11.605	-27,63%	
			Total	45.825	41.511	-9,41%	3.386	3.431	1,33%	3.461	3.431	-0,87%	45.825	41.511	-9,41%	
Foz do Iguaçu	Ciudad del Este	PY	Imp.PIA	33.331	26.491	-20,52%	2.639	2.036	-22,85%	2.340	2.036	-12,99%	33.331	26.491	-20,52%	
			Exp.PIA	71.527	75.118	5,02%	6.946	6.601	-4,97%	6.217	6.601	6,18%	71.527	75.118	5,02%	
Foz do Iguaçu	P. Iguazu/C. del Este	AR	Imp.OPN.PIA	50.579	32.970	-34,81%	4.023	3.026	-24,78%	5.820	3.026	-48,01%	50.579	32.970	-34,81%	
			Total	155.437	134.579	-13,42%	13.608	11.663	-14,29%	14.377	11.663	-18,88%	155.437	134.579	-13,42%	
		AR/PY	Total PIA+PTN	201.262	176.090	-12,51%	16.994	15.094	-11,18%	17.838	15.094	-15,38%	201.262	176.090	-12,51%	
Santa Helena	Porto Índio	PY	Importação	22.023	14.423	-34,51%	2.179	2.226	2,16%	2.825	2.226	-21,20%	22.023	14.423	-34,51%	
			Exportação	450	969	115,33%	142	147	3,52%	103	147	42,72%	450	969	115,33%	
			Total	22.473	15.392	-31,51%	2.321	2.373	2,24%	2.928	2.373	-18,95%	22.473	15.392	-31,51%	

 ABTI <small>Associação Brasileira de Transportadores Internacionais</small>				Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês mês anterior / mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual)		
				jan-dez 2022	jan-dez 2023	Δ	nov 2023	dez 2023	Δ	dez 2022	dez 2023	Δ	jan/2022 dez/2022	jan/2023 dez/2023	Δ
Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	22.829	Sem inf.		Sem inf.	Sem inf.		Sem inf.			22.829	Sem inf.	
				2.029	Sem inf.		Sem inf.	Sem inf.		Sem inf.		2.029	Sem inf.		
				24.858	Sem inf.		Sem inf.	Sem inf.		Sem inf.		24.858	Sem inf.		
Aceguá	Aceguá	UY	Importação	3.123	3.436	10,02%	361	150	-58,45%	176	150	-14,77%	3.123	3.436	10,02%
			Exportação	1.912	2.307	20,66%	105	81	-22,86%	150	81	-46,00%	1.912	2.307	20,66%
			Total	5.035	5.743	14,06%	466	231	-50,43%	326	231	-29,14%	5.035	5.743	14,06%
Barra do Quaraí	Bella Unión	UY	Importação	132	3	-97,73%	0	0	0,00%	3	0	0,00%	132	3	-97,73%
			Exportação	511	842	64,77%	7	9	28,57%	22	9	-59,09%	511	842	64,77%
			Total	643	845	31,42%	7	9	28,57%	25	9	-64,00%	643	845	31,42%
			Impo vazio	642	980	52,65%	26	24	-7,69%	68	24	-64,71%	642	980	52,65%
			Expo vazio	473	545	15,22%	43	57	32,56%	40	57	42,50%	473	545	15,22%
Chuí	Chuy	UY	Importação	7.182	7.167	-0,21%	614	504	-17,92%	607	504	-16,97%	7.182	7.167	-0,21%
			Exportação	28.281	27.969	-1,10%	2.572	2.497	-2,92%	2.595	2.497	-3,78%	28.281	27.969	-1,10%
			Total	35.463	35.136	-0,92%	3.186	3.001	-5,81%	3.202	3.001	-6,28%	35.463	35.136	-0,92%
Jaguarão	Rio Branco	UY	Importação	14.075	15.640	11,12%	1.490	1.399	-6,11%	1.323	1.399	5,74%	14.075	15.640	11,12%
			Exportação	17.259	17.647	2,25%	1.720	1.572	-8,60%	1.781	1.572	-11,73%	17.259	17.647	2,25%
			Total	31.334	33.287	6,23%	3.210	2.971	-7,45%	3.104	2.971	-4,28%	31.334	33.287	6,23%
Quaraí	Artigas	UY	Importação	1.749	2.574	47,17%	211	303	43,60%	258	303	17,44%	1.749	2.574	47,17%
			Exportação	309	284	-8,09%	18	30	66,67%	18	30	66,67%	309	284	-8,09%
			Total	2.058	2.858	38,87%	229	333	45,41%	276	333	20,65%	2.058	2.858	38,87%
			Impo vazio	205	242	18,05%	28	35	25,00%	6	35	483,33%	205	242	18,05%
			Expo vazio	1.298	1.787	37,67%	160	213	33,13%	195	213	9,23%	1.298	1.787	37,67%
Santana do Livramento	Rivera	UY	Importação	3.785	4.708	24,39%	397	630	58,69%	517	630	21,86%	3.785	4.708	24,39%
			Exportação	7.706	6.630	-13,96%	552	492	-10,87%	823	492	-40,22%	7.706	6.630	-13,96%
			Total	11.491	11.338	-1,33%	949	1.122	18,23%	1.340	1.122	-16,27%	11.491	11.338	-1,33%
Corumbá	Puerto Suarez	BO	Importação	14.870	17.195	15,64%	1.750	1.775	1,43%	1.281	1.775	38,56%	14.870	17.195	15,64%
			Exportação	36.629	35.664	-2,63%	3.149	3.101	-1,52%	4.502	3.101	-31,12%	36.629	35.664	-2,63%
			Total	51.499	52.859	2,64%	4.899	4.876	-0,47%	5.783	4.876	-15,68%	51.499	52.859	2,64%

Fluxo de veículos

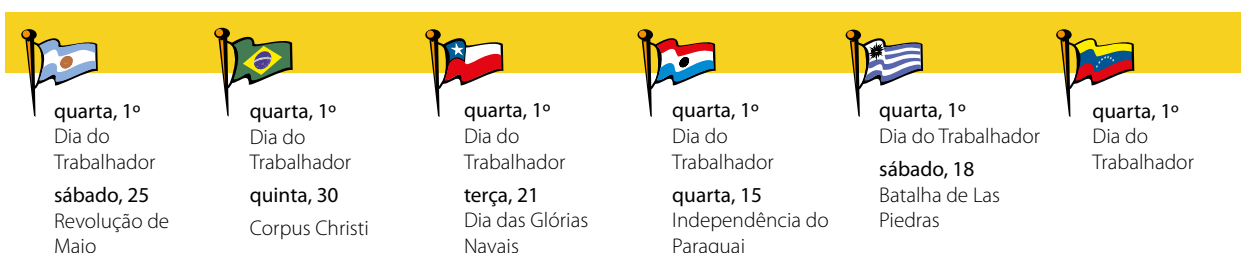


feriados internacionais

abril



maio



junho



Fluxo TRIC **Brasil – Argentina** sofre pouco com a recessão do país vizinho

Os dados do desempenho da economia da Argentina dão conta de uma recessão considerável, decorrente das medidas adotadas pelo novo governo. Porém, em certa medida, esta situação não tem tido a mesma repercussão no movimento de caminhões entre os dois países.

As estatísticas mensais do fluxo TRIC apuradas pela ABTI, mostram que em dezembro/23 22.507 caminhões cruzaram as fronteiras (imp/exp), e janeiro/24, este número foi de 21.592. Trata-se, pois, de um decréscimo de 4%. Este é um

índice de queda normal, que não se compara à retração econômica interna. No entanto, cabe ressaltar que este fluxo inclui o transporte para o Chile, pois não há medições em separado.

Outra forma de análise do fluxo TRIC se dá pela comparação entre janeiro/23, quando foram 23.308 caminhões, e janeiro/24, com 21.592 veículos. Neste caso, a redução foi de 7,5%.

As duas formas de comparar oferecem evidências de o impacto da queda de atividade econômica não é expressivo.



CORRETORA DE SEGUROS ESPECIALIZADA



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

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


Seguro de Carga Internacional e Nacional -
Seguro Carta Azul - Seguro de Vida Motoristas
e Funcionários - Seguro Riscos Ambientais -
Seguro de Frotas - Seguro Patrimonial.

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

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

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

 rodosul@rodosulseguros.com.br

 rodosulseguros.com.br



Benefícios exclusivos
para associados





Quem acredita no Rio Grande do Sul, constrói junto o seu futuro!

A Mecasul tem orgulho de trazer para Ijuí um empreendimento que vai transformar a experiência dos clientes da região. Com um investimento superior a R\$25 milhões, a nova sede da Mecasul Ijuí, representa um marco em inovação, sendo a única concessionária do Estado a adotar o novo modelo Lean da Mercedes-Benz.

A NOVA CASA MECASUL, CONTA COM MAIS DE 6 MIL M² DE ÁREA CONSTRUÍDA EM UM TERRENO DE CERCA DE 40 MIL M² E OFERECE O QUE HÁ DE MAIS MODERNO E INOVADOR ATUALMENTE NO MERCADO DE CONCESSIONÁRIAS DE VEÍCULOS COMERCIAIS. ALÉM DOS TRADICIONAIS ESPAÇOS DE SHOWROOM, OFICINA E PEÇAS OS MOTORISTAS VÃO CONTAR COM ÁREAS ESPECIAIS DE CONVIVÊNCIA COMO: SALA DE JOGOS, LAVANDERIA, DORMITÓRIO E REFEITÓRIO. O ATENDIMENTO AOS CLIENTES SERÁ PRESTADO ATRAVÉS DE MODERNAS CENTRAIS DIGITAIS, ONDE OS CONSULTORES DA MECASUL SERÃO CAPAZES DE MOSTRAR TODOS OS DIFERENCIAIS DOS PRODUTOS E SERVIÇOS PREMIUM DA MERCEDES-BENZ, PERMITINDO AOS CLIENTES TEREM UMA EXPERIÊNCIA ÚNICA E DIFERENCIADA. O COMPLEXO MECASUL, TAMBÉM CONTA COM UMA DAS MAIS MODERNAS RECAPADORAS DA MICHELIN DO BRASIL, ALÉM DE UM TRUCK CENTER PARA SERVIÇOS ESPECIALIZADOS DE BORRACHARIA, ALINHAMENTO, GEOMETRIA ENTRE OUTROS. TUDO ISSO REPRESENTA NÃO SÓ O COMPROMISSO DA MECASUL COMO DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO, MAS TAMBÉM EM OFERECER O QUE HÁ DE MELHOR PARA OS NOSSOS CLIENTES.



MECASUL, AO TEU LADO EM QUALQUER ESTRADA.

MECASUL

