

Cenário do revista **Transporte**



ABTI

Associação Brasileira
de Transportadores
Internacionais

2º TRIMESTRE 2026

80

ANO XX

Mala Direta
Endereçada

9912636137/2024 - SE/RS
ABTI



FECHAMENTO AUTORIZADO.
Pode ser aberto pelos Correios.

www.abti.org.br



Motorista internacional

Profissão de fé no **Mercosul**

Por trás de cada cenário,
existe trabalho, articulação
e compromisso com o setor.
Essa é a ABTI.



ABTI

Saiba mais!



Motoristas são postos avançados de nossas empresas



Paulo Ricardo Ossani

Presidente da ABTI

Nesta edição escolhemos fazer uma reportagem sobre os motoristas que trabalham no transporte internacional. Eles são profissionais emblemáticos de nossa atividade. E a história dos empreendimentos do setor de transporte rodoviário de cargas em grande parte teve início com um motorista que, movido pela paixão por este trabalho, terminou fundando uma empresa. Em nossos dias, tais empresas encontram-se na segunda ou terceira geração de famílias, cujo fundador foi um motorista. E no transporte internacional esta circunstância é muito presente. Esta é a razão pela qual nossas organizações admiram e respeitam seus motoristas. Eles são os postos avançados das empresas.

E mesmo diante da globalização e da internet, as jornadas internacionais de nossos motoristas se revestem de maior significado, pois são profissionais especializados

*Eles dignificam seu
trabalho e acreditam
no Mercosul*

e preparados para encarar longas distâncias, ambientes e costumes diferentes, sempre atentos aos seus caminhões e à segurança do transporte. Por este motivo, nosso editor rotulou os motoristas internacionais como profissionais que dignificam seu trabalho e acreditam no Mercosul.

Os motoristas internacionais, desta vez, merecidamente, são capa de nossa revista.

Boa leitura

sumário



ANO XX • EDIÇÃO 80 • 2026

Fórum debate o
**Corredor Bioceânico
de Capricórnio**

06

Entrevista com **Jorge Lanzasova**,
vice-presidente de Gestão
Coordenada de Fronteiras da ABTI

11-13



Matéria principal

Motorista de transporte internacional

Longas jornadas e múltiplos atributos
marcam o trabalho destes profissionais

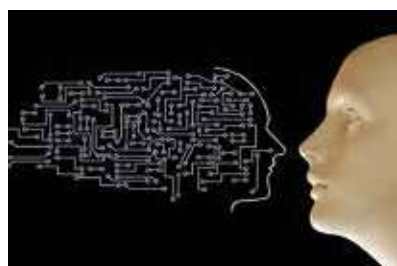
18-25





Workshop sobre **reforma tributária** reúne associadas em Porto Alegre/RS

14-15



Superinteligência Artificial pode ameaçar a humanidade

41-42

EVENTOS

ABTI participa do XII Seminário Internacional OEA 07

TRANSPORTES

Dionísio Cerqueira passa a receber fluxo maior de caminhões no segundo semestre 09

INFRAESTRUTURA

Atrasos em obras de duplicação precarizam a BR-290, uma das rotas do Mercosul 28/29

TRANSPORTES

Gestão Coordenada de Fronteiras viabiliza fronteiras como pontos de passagem, e não de paradas 31

INTERNACIONAL

Argentina e Chile retomam projeto do Túnel Água Negra 33

INTERNACIONAL

Brasil e Argentina formalizam Acordo de facilitação de Fronteiras 35/36

HISTÓRIA

Convênio Tripartite de 1966 impulsionou os primeiros anos do transporte internacional 39

FLUXO TRIC

Transporte internacional passa por período de estabilidade comparado ao ano passado 48/49

DIRETORIA EXECUTIVA

Presidente

Paulo Ricardo Ossani

1º Vice-Presidente

Diego Tomasi

2º Vice-Presidente

Glademir Zanette

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

Cássio Ciampolini Sampaio Barros

Clóvis Dall' Agnol

Edgardo José Gasparrini

Francine Roman

Juan Carlos Castro Pastor

Julia Borghetti

Leonardo Hoffmann Quiñonez

Rubem de Carvalho Maidana

Walter Soto

CONSELHO CONSULTIVO

Paulo Ricardo Ossani

Diego Tomasi

Glademir Zanette

Francisco Cardoso

CONSELHO FISCAL

Presidente do Conselho Fiscal

Valmor Scapini

Conselheiro Fiscal Efetivo

Giovane Lindemayer de Oliveira

Conselheiro Fiscal Efetivo

Hélio José Branco de Matias

Conselheiro Fiscal Suplente

Matias Ferrari

Conselheiro Fiscal Suplente

Isonir Bianchini Canalli

Conselheiro Fiscal Suplente

Lenoir Gral

CONSELHO EDITORIAL ABTI

VP Executiva - **Gladys Vinci**

Comunicação - **Valéria Zinelli**

Comunicação - **Manuel Marques**

GERÊNCIA

Nitri Hoisler

gerencia@abti.org.br

REDAÇÃO

Editor Responsável

Jornalista Paulo Ziegler

paulo@plusagencia.com.br

PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃO

Plus Comunicações

Arte - **Cid D'Ávila**

IMPRESSÃO

Gráfica Ideograf

Tiragem desta Edição

3.000 exemplares

Evento debate segurança rodoviária no Corredor Bioceânico de Capricórnio

Fonte: Assessoria do evento



Campo Grande/MS sediou nos dias 25 e 26 de maio o 3º Fórum Centro-Oeste de Segurança Rodoviária — Rota Bioceânica, evento que reuniu representantes do setor público e privado, forças de segurança, especialistas, transportadoras, concessionárias e lideranças nacionais e internacionais para discutir os desafios e o futuro da mobilidade, segurança viária e integração logística da Rota Bioceânica.

A ênfase à Rota Bioceânica, também conhecida como RILA – Rota de Integração Latino-Americana, uma nova estrutura logística internacional entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, foi abordada pelo prisma da segurança, integração econômica, turismo, infraes-

trutura e sustentabilidade.

Na abertura do Fórum, o ministro João Carlos Parkinson de Castro, representante do Ministério das Relações Exteriores, destacou o impacto internacional e o potencial econômico deste corredor logístico. Castro pontuou que quando concluída a ponte entre Porto Murtinho/MS e Camilo Peralta/PY, uma nova rota internacional vai se consolidar, refluindo cargas que hoje empregam rotas do Sul (São Borja, Uruguiana e Foz do Iguaçu). Ele estima um redirecionamento de quase dois bilhões de dólares em comércio. “O corredor não é só transporte. O corredor é segurança geopolítica. No momento de fechamento de grandes vias internacionais de

comércio, nós estamos desenvolvendo uma solução logística independente e segura para os nossos operadores”, completou o diplomata.

Também na abertura dos trabalhos, André Luiz Ferreira, diretor do Sindicargas MS, destacou que o Fórum se tornou um espaço de integração entre instituições, empresas e lideranças internacionais: “Se eu fosse resumir esse Fórum em uma palavra, seria relacionamento. Quando pessoas e instituições se juntam, conseguimos

trazer grandes discussões e colocar Mato Grosso do Sul no cenário nacional e internacional”.

Gladys Vinci, vice-presidente executiva da ABTI, participou do painel sobre Governança, Gestão de Riscos e Profissionalização do Transporte de Cargas no Corredor Bioceânico de Capricórnio. A Associação vem acompanhando os desdobramentos deste corredor bioceânico em fase de implantação. Vinci participou em 2025 de eventos promovidos pelo Procomex concernentes à gestão coordenada de fronteiras entre o Paraguai e a Argentina, assim como percorreu todos os pontos de fronteira entre o Paraná, Mato Grosso do Sul e o Paraguai.

XII Seminário Internacional OEA

O consagrado evento anual promovido pelo Procomex teve, neste ano, como tema central as “Conexões para uma Logística Internacional Eficiente e Conforme”. O seminário transcorreu nos dias 27 e 28 de maio, em São Paulo/SP, caracterizando-se por ser uma plataforma de diálogo de alto nível reunindo representantes do setor público e do setor privado para debater soluções concretas para os principais desafios do comércio exterior e seus impactos na logística internacional.

O evento abordou as conexões processuais, sistêmicas e estruturais necessárias para a construção de um ambiente logístico mais ágil, transparente e alinhado às melhores práticas internacionais. Foi analisado o papel dos processos aduaneiros, da coordenação institucional e da adoção de tecnologias como elementos-chave para melhorar a eficiência operacional e garantir a conformidade regulatória.

Outra característica reiterada nas edições do evento, foi a busca pelo fortalecimento da articulação entre o setor privado e órgãos públicos como a Receita Federal, SECEX, MAPA, ANVISA e agências reguladoras, promovendo a convergência de iniciativas que impulsionem operações mais eficientes, seguras e coordenadas.

Corredor Bioceânico: Novas oportunidades de negócio para sua empresa

Gladys Vinci, vice-presidente executiva da ABTI, participou no dia 27 de maio do painel que abordou o Corredor Bioceânico de Capricór-



Fonte: Assessoria de Comunicação da Procomex

nio. Também eram painelistas deste tema João Parkinson - coordenador nacional dos Corredores Rodoviário e Ferroviário Bioceânicos, Eduardo Café, especialista sênior de Operações - BID.

O painel discutiu o momento atual do Corredor, considerando que a rota se aproxima de uma fase concreta de operação e começa a demandar uma atuação mais coordenada entre os setores público e privado. Mais do que a conclusão de obras de infraestrutura, o desafio passa a ser a construção de condições operacionais.

A apresentação reuniu diferentes perspectivas sobre como esse processo vem sendo percebido pelos principais atores envolvidos: o papel do BID como impulsionador da integração regional e apoiador de iniciativas estruturantes; a visão do setor público sobre

os avanços necessários em temas como integração fronteiriça, coordenação operacional e facilitação do comércio; e a percepção do setor privado sobre oportunidades, investimentos, riscos e condições necessárias para utilizar o Corredor de forma competitiva e confiável.

Gladys Vinci discorreu sobre a visão do transporte internacional terrestre a respeito do Corredor, relatando aspectos que poderão atrair o interesse do setor. Ela trouxe sua percepção sobre o que transportadores e operadores logísticos precisam enxergar, na prática, para considerar o Corredor uma alternativa competitiva e viável. Completando sua participação, a vice-presidente da Associação fez uma abordagem sobre o controle de transporte terrestre integrado e digital, tendo o e-CRT como referência.

Eixos de discussão do painel

- Fase Operacional: o que já está acontecendo na prática?
- Os sinais que o setor público precisa dar ao mercado
- A visão do setor privado sobre o Corredor
- O papel do BID e dos organismos internacionais
- Oportunidades econômicas e novos serviços logísticos



MAIO AMARELO

SEGURANÇA NO TRÂNSITO

A Borg Express concluiu com sucesso a sua campanha Maio Amarelo. Ao longo do período, as ações de conscientização impactaram colaboradores e parceiros, consolidando uma sólida cultura voltada à direção responsável.



RESULTADOS CONCRETOS

No setor de transporte e logística, onde os riscos são constantes, investir em prevenção e treinamento é fundamental. Os números da empresa refletem a eficácia dessas práticas: a Borg Express registrou uma baixa sinistralidade e nenhum evento com vítimas durante o período.

COMPROMISSO CONTÍNUO

Para a empresa, a segurança no trânsito não se limita a campanhas pontuais. Trata-se de um **valor permanente e integrado a todas as operações e decisões**. O compromisso continua **diário** para garantir que cada entrega seja realizada com a **máxima responsabilidade, preservando vidas**.



Dionísio Cerqueira passa a receber 50% das importações de Santa Catarina

Alteração recomenda planejamento para embarcadores e clientes

Entrou em vigência no dia 09 de junho a determinação de que 50% do valor aduaneiro das importações contempladas pelo Tratamento Tributário Diferenciado (TTD) de Santa Catarina sejam desembaraçadas pelo Porto Seco de Dionísio Cerqueira (SC). Anteriormente o índice era de 30%.

A mudança aponta para um provável aumento da movimentação de cargas nesta fronteira. A ABTI, por meio de circular, alertou transportadores e importadores para que adotem boas práticas operacionais que contribuam para evitar a sobrecarga do recinto e garantir maior fluidez às operações.

Ainda que a Multilog tenha construído um novo Porto Seco em Dionísio Cerqueira, há registros de episódios de congestionamento em razão da concentração de veículos e cargas em determinados momentos do ano, sobretudo quando importadores buscam cumprir os percentuais mínimos exigidos pelo benefício fiscal apenas nos meses finais.

A Associação recomendou que os transportadores dialoguem com clientes e embarca-



Foto do site Multilog

Porto seco de Dionísio Cerqueira

dores para que os desembaraços sejam distribuídos de forma mais equilibrada ao longo do ano, evitando o acúmulo de operações em períodos específicos.

A legislação determina que metade do valor aduaneiro anual das importações abrangidas pela regra seja processada neste porto catarinense. Estão excluídas desse cálculo as importações do Paraguai e do Uruguai, e itens como salmão e mercadorias de origem vegetal.

A concentração de desembaraços em períodos curtos provoca impactos negativos para toda a cadeia logística, ocasionando aumento de filas, dificuldades na recepção dos motoristas, redução da eficiência

operacional das transportadoras e desequilíbrio no fluxo de cargas entre as fronteiras. Os órgãos públicos atuantes no recinto igualmente são atingidos pelas eventuais concentrações de operações. Por outro lado, equipes de outras fronteiras terrestres experimentam ociosidade.

Os precedentes levaram a ABTI a alertar que a melhor alternativa para o setor é planejar os envios de forma antecipada e distribuir as operações ao longo do ano, possibilitando um fluxo mais organizado entre Dionísio Cerqueira e as demais fronteiras, em circunstância que contribui para a eficiência logística e para a qualidade das operações de comércio exterior.



PROTEGEMOS QUEM TRANSPORTA O DESENVOLVIMENTO DA AMÉRICA DO SUL



Todos os dias, transportadores enfrentam riscos que podem gerar prejuízos milionários:

- ✗ Acidentes com a carga
- ✗ Roubo e desaparecimento de mercadorias
- ✗ Danos a terceiros
- ✗ Sinistros com caminhões e implementos
- ✗ Problemas em operações aduaneiras
- ✗ Exigências para circulação no Mercosul

SEGUROS PARA ATENDIMENTO A LEGISLAÇÃO E PROTEÇÃO DOS TRANSPORTADORES

SEGURO DE CARGA

RCTRC-VI - RCTRC - RCDC

Proteção contra:

- ✓ Acidentes e incêndio no veículo transportador
- ✓ Avarias durante o transporte
- ✓ Operação de carga e descarga
- ✓ Roubo e desaparecimento de cargas

SEGURO DE FROTA

Proteção para:

- ✓ Caminhões
- ✓ Cavalos Mecânicos
- ✓ Semirreboques
- ✓ Bitrens e Rodotrens

Coberturas para colisão, roubo, incêndio, assistência 24 horas e muito mais.

SEGURO RCV

Responsabilidade Civil de Veículos

Proteção de danos materiais e corporais causados a terceiros durante as viagens averbadas.

SEGURO PARA ARMAZÉNS E DEPÓSITOS

Cobertura para:

- ✓ Mercadorias próprias e de terceiros
- ✓ Centros Logísticos
- ✓ Recintos Alfandegados

SEGURO ADUANEIRO

Garantias exigidas pela Receita Federal para operações de:

- ✓ Trânsito Aduaneiro
- ✓ Admissão Temporária
- ✓ Entrepasto Aduaneiro

CARTA AZUL MERCOSUL

Obrigatória para circulação internacional em países do Mercosul.

SEGURO DE VIDA E ACIDENTES PESSOAIS PARA MOTORISTAS

Proteção para quem faz o transporte acontecer todos os dias.

PORQUE ESCOLHER A RODOSUL SEGUROS?

- ✓ Operações de seguros em todo Mercosul/Cone-sul
- ✓ Plano de Gerenciamento de Riscos, de acordo com sua operação/carga
- ✓ Averbações e Suporte Operacional
- ✓ Atendimento Especializado
- ✓ Apoio Completo em Sinistros
- ✓ Equipe treinada e especializada.

A **RODOSUL SEGUROS** oferece soluções completas para proteger sua operação do início ao fim! Ligue agora e faça sua cotação.

**TAXAS E DESCONTOS DIFERENCIADOS PARA
TODOS ASSOCIADOS DA ABTI**

“Planejamos continuar crescendo no **mercado internacional**”



Jorge Antônio Lanza Nova atua há mais de quatro décadas no transporte rodoviário de cargas. É diretor presidente da ATRHOL - Agência e Transportes Horizontal Ltda., há mais de duas décadas, liderando o processo de expansão e consolidação da companhia como referência no transporte rodoviário de cargas industriais, agrícolas e operações especiais no Brasil e Mercosul. Também é proprietário da Transportes Lanza Nova. Ele liderou o processo de internacionalização das operações da empresa. Sua atuação é marcada pelo incentivo à inovação, tecnologia e profissionalização. Lanza Nova também possui destacada atuação junto à ABTI, integrando suas diretorias desde 2010. Atualmente é 1º vice-presidente de Gestão Coordenada de Fronteiras, contribuindo para pautas ligadas à integração logística, transporte internacional e desenvolvimento sustentável do setor.

Cenário do Transporte: *A ATRHOL opera no transporte internacional há 20 anos. O que levou a empresa a ingressar neste segmento?*

Jorge Lanza Nova: O principal objetivo da ATRHOL, ao ingressar no transporte internacional, foi ampliar o portfólio de serviços oferecidos aos clientes e partes interessadas, aproveitando a sua competência e atuação no mercado nacional. A partir disso, entendemos que o próximo passo natural seria expandir nossa atuação para além das fronteiras, buscando compreender as particularidades operacionais, culturais e legais de cada país e de cada rota internacional. O desafio sempre foi adaptar nossa expertise logística às exigências específicas do mercado in-

ternacional, mantendo o mesmo padrão de excelência construído ao longo da nossa trajetória.

Cenário do Transporte: *Quais são os maiores desafios de se atuar no transporte internacional?*

Jorge Lanza Nova: O transporte internacional exige um elevado nível de planejamento, adaptação e gestão operacional. Entre os principais desafios estão as legislações específicas de cada país, que muitas vezes possuem exigências bastante distintas das praticadas no Brasil. Além disso, existe uma forte carga burocrática envolvendo documentação, processos aduaneiros e controles operacionais, o que demanda agilidade e precisão das transportadoras. Outro pon-

to importante está relacionado à infraestrutura logística. Em muitos países observamos condições mais adequadas para o motorista e para a operação do transporte rodoviário de cargas internacionais, o que impacta diretamente na produtividade, segurança e eficiência operacional. Esse cenário reforça a importância de o Brasil continuar avançando em infraestrutura e competitividade logística.

Cenário do Transporte: *A ATRHOL planeja crescer no internacional?*

Jorge Lanza Nova: A ATRHOL, em seu Planejamento Estratégico de 2023, definiu como visão: “Ser referência global em logística e transporte, com tecnologia e sustentabilidade, preservando nossa essência.” Portanto, sim, planejamos continuar crescendo no mercado internacional, mesmo já tendo conquistado reconhecimento e credibilidade ao longo da nossa trajetória. Entendemos que o crescimento internacional faz parte da evolução natural da empresa. Porém, mais importante do que expandir operações, é crescer de forma sustentável, com qualidade, inovação, segurança e valorização das pessoas.

“A proximidade com os sócios e a capacidade de ouvir as necessidades reais do setor são pontos fundamentais para a evolução contínua da ABTI”

Cenário do Transporte: *A trajetória da ATRHOL mostra muitos investimentos em qualidade: ISO, PGQP e ainda OEA. A empresa também se destaca na área de RH, com o reconhecimento GPTW (Great Place To Work). Como a empresa incorporou esta cultura da qualidade através dos tempos?*

Jorge Lanza Nova: A cultura da qualidade na ATRHOL foi construída de forma gradual, consistente e muito conectada à evolução da própria empresa, tornando-se parte do DNA organizacional. Sempre acreditamos que processos

estruturados, melhoria contínua e valorização das pessoas são pilares fundamentais para a sustentabilidade e longevidade do negócio.

Os investimentos em certificações como ISO, PGQP, SASMAQ e OEA refletem justamente essa visão de profissionalização, padronização, segurança e busca constante por eficiência operacional. Além disso, a ATRHOL também possui habilitação CR para o transporte de equipamentos do Exército Brasileiro, estando apta para operações envolvendo equipamentos bélicos e cargas estratégicas, o que reforça ainda mais o nível de responsabilidade, conformidade e controle exigido em nossos processos.

Ao mesmo tempo, entendemos que qualidade não existe sem pessoas engajadas e comprometidas. Por isso, o reconhecimento como GPTW representa algo extremamente importante para nós, pois demonstra que conseguimos alinhar desempenho, gestão, ambiente de trabalho e valorização humana dentro da organização.

Hoje, a qualidade não está apenas em procedimentos ou certificações. Ela faz parte da cultura da ATRHOL, da forma como conduzimos nossas operações, nossos relacionamentos e principalmente da maneira como buscamos atender às expectativas dos nossos clientes. Todas essas certificações, habilitações e reconhecimentos existem para sustentar aquilo que é a missão da ATRHOL: atender as expectativas dos nossos clientes com um atendimento personalizado, sustentável, inovador e conectado às necessidades do negócio.

Cenário do Transporte: *Os países que integram o Mercosul expressam com clareza o empenho de construir um bloco econômico?*

Jorge Lanza Nova: Existe, sim, um avanço importante na construção e fortalecimento do Mercosul ao longo dos anos. Percebemos iniciativas e movimentos voltados à integração econômica, comercial e logística entre os países membros. Contudo, ainda existe a necessidade de um esforço muito maior entre os países para reduzir burocracias, harmonizar legislações e ampliar a eficiência operacional do bloco. O transporte internacional depende diretamente

dessa integração. Quanto maior for o alinhamento entre os países, maior será a competitividade logística, o desenvolvimento econômico e a capacidade de crescimento regional.

Cenário do Transporte: *O trabalho do transportador internacional tem o reconhecimento que merece?*

Jorge Lazzanov: Acredito que o reconhecimento é algo que precisamos construir diariamente através da qualidade da nossa entrega, da confiabilidade operacional e da capacidade de atender às expectativas dos clientes. O transporte internacional possui um papel estratégico para a economia, conectando mercados, operações e cadeias produtivas complexas. Muitas vezes, os desafios envolvidos não aparecem para quem está fora da operação, mas fazem parte da rotina do setor.

Em 2026, tivemos um aumento importante em reconhecimento e percepção positiva por parte dos nossos clientes, e entendemos isso como uma demonstração de confiança no trabalho que vem sendo desenvolvido pela ATRHOL e pelo transporte internacional como um todo.

Cenário do Transporte: *O Sr. tem participado das Diretorias da ABTI. Como avalia a Entidade e sua relação com os sócios?*

Jorge Lazzanov: Percebo a ABTI como uma entidade extremamente atuante em temas estratégicos para o transporte rodoviário internacional de cargas. A entidade possui um papel importante na representação institucional do setor, principalmente em pautas relacionadas à

“Ainda existe a necessidade de um esforço muito maior entre os países para reduzir burocracias, harmonizar legislações e ampliar a eficiência operacional do bloco”

legislação, integração entre países, infraestrutura e competitividade logística. Também acredito que existe uma oportunidade cada vez maior de fortalecer ainda mais o suporte aos transportadores, buscando atenuar os desafios que as empresas enfrentam diariamente no TRIC, especialmente em um cenário cada vez mais complexo e dinâmico. A proximidade com os sócios e a capacidade de ouvir as necessidades reais do setor são pontos fundamentais para a evolução contínua da entidade.

Cenário do Transporte: *O trabalho da ABTI reflete as necessidades do transporte internacional?*

Jorge Lazzanov: Sim. O trabalho da ABTI se torna cada vez mais estratégico dentro do contexto do transporte internacional. A entidade exerce um papel importante como interlocutora e interveniente entre empresas, governos, entidades e demais agentes envolvidos no setor, contribuindo para ampliar discussões, construir soluções e atender às demandas do transporte rodoviário internacional de cargas.

Em um ambiente altamente regulado e com constantes mudanças operacionais e econômicas, a atuação institucional da ABTI é fundamental para fortalecer o setor e buscar melhores condições para as empresas transportadoras e para toda a cadeia logística internacional.



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

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

Um único interlocutor, vários serviços.



Benefícios exclusivos aos associados ABTI

Contrate a Korsa e garanta eficiência e segurança no transporte internacional

korsa.com.br

RJ | SP | PR | SC

55 21 3861-0909

linhares@korsa.com.br

Workshop sobre a **Reforma Tributária**



Como parte de uma política de ampliação dos espaços de formação e atualização dos associados, a ABTI promoveu em Porto Alegre/RS, no dia 16 de abril, o Workshop Reforma Tributária - Nova Era Fiscal e Contábil. A capacitação abrangeu também uma abordagem sobre novos padrões de formulação de demonstrativos contábeis e de resultados, tendo sido desenvolvida em parceria com a HLB Brasil e o escritório Zanella Advogados, responsáveis respectivamente pela auditoria externa e pela assessoria jurídica da ABTI.

A abertura dos trabalhos foi feita por Diego Tomasi, vice-presidente da Associação, que assi-

nalou a importância da pauta do workshop, bem como sua atualidade frente à iminente reforma fiscal do Brasil.

Novas normas para demonstrações financeiras

A partir de 2027, o Brasil passa a adotar as normas IFRS 18, um padrão internacional de relatórios financeiros. Segundo Jefferson Ramos, da HLB Brasil, a nova modalidade terá uma forma diferente de apuração do lucro operacional, caracterizando-se por ser mais objetiva e mais transparente.

Ramos descreveu os principais aspectos introduzidos pela norma, assinalando que a nova

sistemática vai alinhar o Brasil com outras nações, facilitando interações de negócios com o Exterior.

Operações de importação no cenário da reforma tributária

Coube ao advogado tributarista Fernando Massignan, do escritório Zanella Advogados, versar sobre a mudança mais destacada que vai ocorrer com o transporte internacional, do ponto de vista tributário. Ele contemplou a condição atual, pela qual o setor dispõe de imunidade, pois o Brasil não exporta tributos. No entanto, tais operações passarão a contar com créditos da CBS relativos

aos insumos adquiridos para a exportação. O tributarista acrescentou que esta condição se estende aos subcontratados das transportadoras. Ao final de sua apresentação, reforçou a informação de que esta modelagem não se aplica às importações, que serão tributadas.



Reforma tributária trará novos padrões de controle

As potencialidades do uso de IA nos controles internos

Tal como vem ocorrendo em inúmeras atividades, o emprego de inteligência artificial pode qualificar os controles internos das organizações. Esta foi a abordagem de Eduardo Vaz, consultor da HLB Brasil. Ele ponderou que a extensa disponibilidade de dados contábeis e de controle pode ser potencializada em termos críticos, através de IA. Segundo ele, os processos podem ser otimizados em mais de 44%, detectando fraudes e desperdícios com mais efetividade.

Vaz apontou que a IA pode enfatizar os controles internos, proporcionando mais acuracidade à gestão empresarial. “É um investimento que se paga já no curto prazo”, concluiu ele.

Reforma Tributária e transferência de recursos do Exterior

Um tema presente às transportadoras internacionais é a transferência de recursos auferidos em outros países. Segundo Paulo Crepaldi, da HLB Brasil, a atual incidência tributária é de 12,8%. A partir da reforma tribu-

tária, considerando a CBS/IBS, a margem será de 10,8%. O consultor também alertou para o contexto do *split payment* (arrecadação dos tributos no ato de recebimento) que vai impactar o fluxo financeiro das empresas. Para ele, a reforma tributária traz inseguranças às empresas. Sua recomendação é de que as transportadoras tenham um olhar apurado para o ciclo de implantação do novo modelo, que será pleno e definitivo apenas em 2032, havendo uma estimativa de que a carga tributária tenha uma incidência média de 26,5% do PIB.





DESDE 1990 MOVIMENTANDO SOLUÇÕES

A Tomasi Logística é o resultado de um sonho da família Tomasi, que criou uma transportadora fundamentada no respeito aos clientes, em relações éticas e na qualidade dos serviços prestados. Fundada em 1990, a empresa foi crescendo, apostando em novas tecnologias, aperfeiçoando-se na área de logística e abrindo novos mercados país afora, sendo, hoje, uma das maiores especialistas do setor no Brasil.

Com forte atuação no Mercosul, a Tomasi atende Argentina, Chile, Paraguai e Uruguai e conta com uma equipe experiente em comércio exterior, procedimentos aduaneiros, regime DTA e soluções completas para importação e exportação.

Venha ser parceiro da Tomasi Logística e faça parte de uma trajetória que conecta oportunidades, impulsiona negócios e gera resultados.

www.tomasilogistica.com.br

TOMASI[®]
LOGÍSTICA



Quando a geopolítica encarece o transporte

O mercado global de energia tornou-se mais instável em 2026, após a prisão do presidente da Venezuela, Nicolás Maduro, e, posteriormente, com o conflito entre Irã contra Israel e Estados Unidos. O preço do barril de petróleo acomodou-se acima de US\$ 100 após o início do conflito, em fevereiro. O barril do tipo Brent chegou ao pico histórico de US\$ 138,21 no início de abril de 2026. Em 26 de maio, a commodity fechou cotada a US\$ 102,75, refletindo uma sutil acomodação em relação aos meses anteriores.

Apesar desse recuo frente ao teto do choque, o preço atual permanece em patamar crítico, situando-se significativamente acima das médias históricas recentes. Esse aumento significativo está relacionado à expectativa de oferta futura da commodity, em função de bloqueios temporários na região do Estreito de Ormuz, rota estratégica do comércio mundial de petróleo. Em 2025, o Oriente Médio respondeu por 29,2% da oferta global, tornando os preços internacionais altamente sensíveis a tensões geopolíticas na região.

Embora o Brasil seja autossuficiente em óleo bruto, o país ainda depende da importação de derivados, como óleo diesel e querosene de aviação, como a Confederação Nacional do Transporte mostra na Série Especial de Economia – Combustíveis. Dessa forma, o principal risco para o setor de transportes é a elevação dos custos logísticos e energéticos decorrente da volatilidade dos preços internacionais.

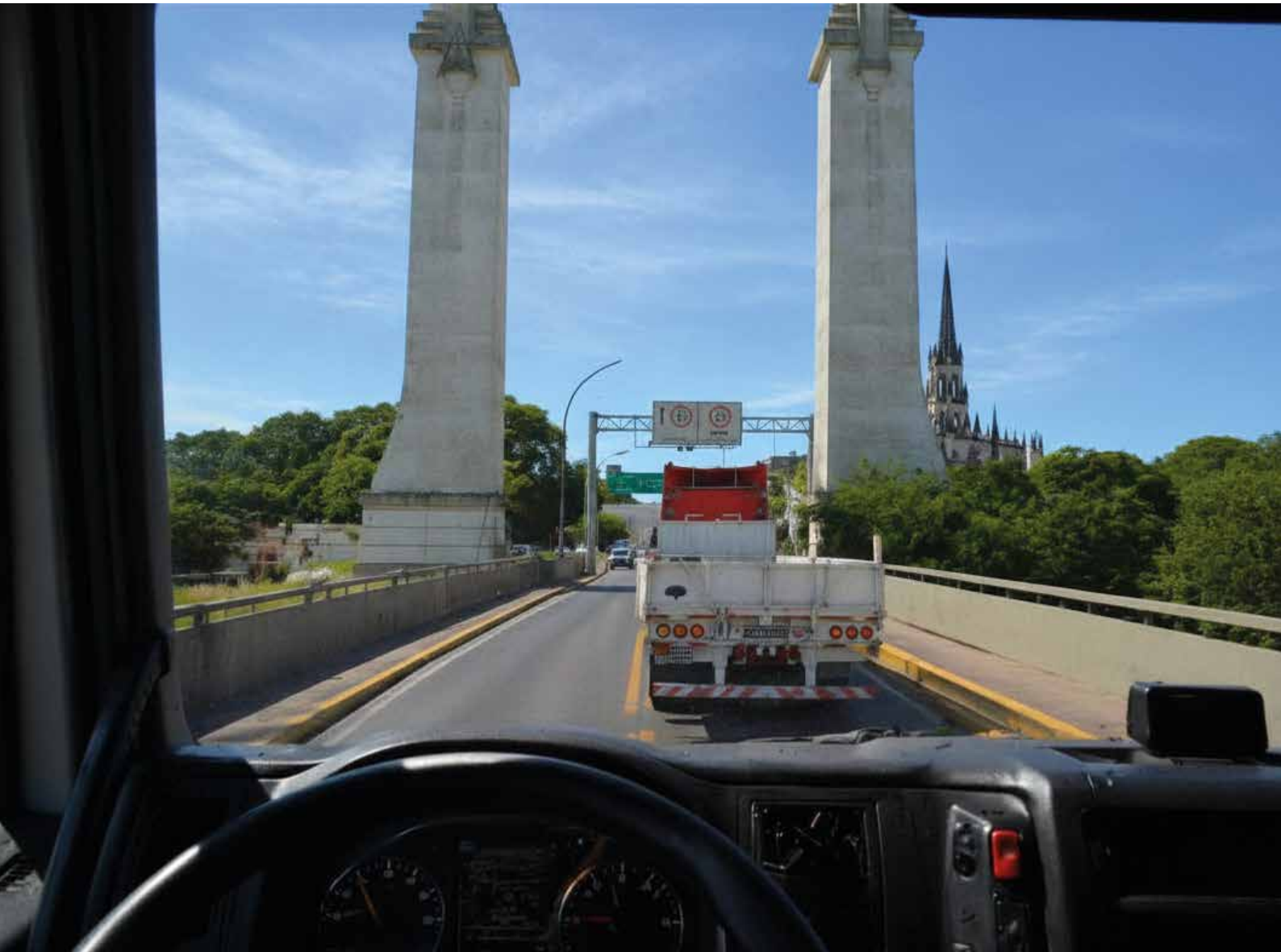
A consolidação do petróleo acima da linha dos US\$ 100/barril mantém o setor transportador sob forte pressão. O óleo diesel representa cerca de 35,0% do custo operacional total no transporte rodoviário de cargas e de passageiros. Nos modos de transporte aéreo, aquaviário e ferroviário, o peso dos combustíveis é igualmente relevante, respondendo por 30,0% a 40,0% do custo operacional das empresas.

A persistência desse patamar de preços comprime as margens operacionais do setor transportador e acelera o repasse inflacionário para as cadeias de suprimentos. O cenário exige monitoramento contínuo das políticas de estoques estratégicos e das vulnerabilidades logísticas globais, dado que os riscos geopolíticos permanecem elevados, apesar das negociações por um acordo de encerramento do conflito.



Fernanda Schwantes
*Gerente Executiva de Economia
da Confederação Nacional do
Transporte*

CNT | Confederação
Nacional do
Transporte



As empresas de transporte de cargas contratam não apenas motoristas habilitados, mas profissionais que reúnam requisitos que os credenciem a percorrer rodovias transportando com segurança. E eles também carregam a marca da empresa junto, em suas viagens. Mas quando a transportadora precisa de um motorista de transporte internacional, os critérios incorporam outros requisitos. Viagens de longo curso, ambientes diferentes e os ciclos de transposição de fronteiras estão entre as circunstâncias que recomendam a contratação de profissionais mais resilientes. O motorista de transporte internacional é também um cargo de confiança.

Transporte no Mercosul exige **motoristas experientes**

A especulação sobre as profissões do futuro, até algum tempo atrás, não considerava a possibilidade de se substituir os motoristas na operação de veículos. Porém, a evolução tecnológica já estabeleceu a operação de veículos autônomos, sobretudo automóveis. Na Alemanha já foram feitos testes com caminhões autônomos que percorreram longas distâncias sem a intervenção de motoristas. E em atividades de mineração já operam caminhões basculantes sem operadores, em veículos que sequer possuem cabines. Áreas de exploração de jazidas são consideradas ambientes controlados, menos sujeitas a acidentes, tendo se tornado uma espécie de campo de provas e aperfeiçoamento para operações de veículos pesados sem motoristas.

Todavia, enquanto a tecnologia não consagra a substituição dos motoristas, o mundo experimenta uma crescente falta de profissionais para este trabalho. Na Europa há países que oferecem oportunidades profissionais atraentes para captar operadores de caminhões de outras nações. A falta de motoristas profissionais também, cada vez mais, é percebida no Brasil. A gestão de RH das empresas de transporte de cargas tem foco na captação e retenção destes profissionais, que são emblemáticos no setor.

O motorista profissional é um trabalhador que precisa reunir uma qualificação múltipla, pois as variáveis com as quais se depara na sua atividade são muitas. O trânsito mais pesado pode interferir no rendimento de suas viagens, acidentes rodoviários podem interromper o trânsito e colocá-lo em situações de espera inesperadas, sem nem mesmo poder se afastar do caminhão. Versatilidade e resiliência são requisitos impositivos no seu trabalho.



Fatores climáticos compõem ambientes diversos para o transporte no Mercosul



Soli Antônio de Paula atua há 21 anos no Mercosul

Contexto ambiental diferenciado

Os motoristas profissionais estão submetidos às vicissitudes do trânsito. Porém quando observamos o trabalho de um motorista de transporte internacional, novas circunstâncias se somam. As viagens para outros países exigem conhecer as diferenças da legislação de trânsito, ter noções básicas de espanhol, pois além da sinalização de trânsito, as interlocações com clientes, fornecedores e autoridades estrangeiras são



Fernando Rocha Sardella tem 6 anos de experiência no internacional

neste idioma. Os motoristas precisam conhecer as características da infraestrutura rodoviária, postos de abastecimento, pontos de parada, locais para alimentação e pernoite. E tudo isso perpassando por atenção com padrões monetários e hábitos diferentes. Ao ingressar em outro país, o motorista profissional precisa exercer maior autonomia e discernimento, uma vez que se encontra mais distante de sua rotina habitual e da própria empresa para a qual trabalha.

Aspectos positivos de transitar no Exterior

Mesmo havendo diferenças na infraestrutura rodoviária, os motoristas observam características positivas importantes. Ricardo Rivelino Müller, motorista da MCN-Macenor há cinco anos, prefere viajar nas estradas de outros países, pois as considera melhor dimensionadas ao volume de tráfego, tornando a operação mais tranquila. Todavia acrescenta que os trechos a serem percorridos exigem mais planejamento, pois os postos de abastecimento e pontos de parada são mais escassos. Soli Antônio de Paula, que atua no internacional há 21 anos, na Letsara Transportes, observa que os percursos são diferentes, com paisagens muito bonitas. Já Sérgio Mosquer Ávila, de 56 anos, motorista de internacional da Marvel há 14 anos, relata que na Argentina e no Chile os postos de abastecimento permitem paradas para descanso sem cobranças. Em alguns casos, são locais com sistemas de câmeras, banheiros e lojas de conveniência.

Porém, um tema central de aprovação entre os motoristas é a segurança. Com exceção da periferia de Buenos Aires/AR e de Santiago/CH, todos os demais lugares por onde transitam são seguros, agregando uma sensação de confiança, que traz tranquilidade, sobretudo para quem se encontra no Exterior.

Cuidados com a alimentação

De um modo geral verifica-se que os motoristas, mesmo tendo opção de se alimentar em restaurantes à beira de estradas, preferem preparar suas refeições na caixa do caminhão. Jailson

Ribeiro dos Santos, 51 anos, há 11 trabalha na Transportes Cavalinho. Ele acha muito difícil se adaptar aos hábitos alimentares de outros países. Fernando Rocha Sardella, 44, que trabalha na Transrodut há seis anos, considera a higiene precária, exceto no Uruguai. Por este motivo, prepara todas as suas refeições na caixa do caminhão. Nas oportunidades que experimentou comidas locais, teve infecções alimentares. Ainda neste contexto, Soli de Paula acrescenta que as autoridades sanitárias chilenas são exigentes quanto ao ingresso de alimentos no país, mesmo aqueles que estejam na caixa do motorista.

Dificuldades impõem resiliência

Na opinião de Jailson dos Santos as viagens no Mercosul são mais exigentes, pois o motorista precisa interagir com pessoas cujos costumes e referências de trabalho têm diferenças. Para os motoristas que não vivem no Sul do Brasil, até o clima frio do inverno é percebido como uma adversidade. É o que relata Sardella, da Transrodut. Para outros profissionais, as exigências do frio ganham um significado bem maior quando as nevascas ocasionam bloqueios temporários na travessia dos Andes entre a Argentina e o Chile. Rivelino Müller, da MCN-Macenor, explica que o Paso Internacional los Libertadores pode impor longas filas de espera, parado por dias em locais com pouca infraestrutura de apoio, onde até mesmo a água do reservatório do caminhão congela à noite.

Outro aspecto observado pelos motoristas internacionais é que mesmo com as facilidades de comunicação hoje existentes, quando ocorre algum tipo de problema com um cliente, a solução é mais demorada do que em eventos nacionais. As formalidades são maiores, fazendo com que se perca mais tempo.

Sardella entende que os motoristas brasileiros são tratados com certa discriminação na Argentina e no Chile. “Fica a impressão de que eles interpretam a nossa presença como uma

ocupação de espaços de trabalho que lhes pertencem”, diz ele. O motorista narra um episódio simples, mas emblemático: certa vez, em Buenos Aires, lhe negaram acesso ao banheiro, sem qualquer justificativa. Passado um tempo, atravessou a rua e comprou uma camiseta do Boca Juniors e vestiu imediatamente. Assim trajado, foi ao banheiro que antes havia sido negado acesso, sem que ninguém fizesse qualquer objeção.

Ainda que os motoristas internacionais estejam habituados aos longos períodos de afastamento de suas bases (e casas por consequência), é inegável que os ciclos maiores conformam uma vida pessoal de maior privação do convívio familiar. Jailson dos Santos, da Cavalinho, relata que suas viagens duram 15 dias, em média, se tudo der certo. Há casos em que se estendem por até 20 dias. Sérgio Ávila, da Marvel, também tem viagens de 15 a 20 dias quando são para o Chile, e de uma semana, quando são para a Argentina. O mesmo ciclo informa Soli de Paula, da Letsara, variando para mais, conforme a origem ou destino das cargas, dentro de cada país. O paradigma da transposição dos Andes é emblemático nas medições de tempo de viagens dos motoristas internacionais: Rivelino Müller, da MCN-Macenor, calcula que no inverno as viagens chegam a exigir 30 dias de afastamento de sua base.



Transposição de fronteiras requer planejamento para otimizar o tempo

Habilidades necessárias para o transporte internacional



Ainda que os motoristas sejam apoiados por suas empresas durante suas viagens, muitas são as situações em que esse profissional precisa atuar com mais autodeterminação, pois os imprevistos precisam ser contornados com habilidade. Pequenos reparos no caminhão, por exemplo, são uma atribuição implícita do operador, mesmo porque, em certas situações, procurar serviços de manutenção poderia tomar mais tempo, até mesmo para encontrar onde executá-los.

O motorista internacional não precisa falar espanhol, mas tem de conhecer neste idioma a terminologia básica de documentos, pois pode ser demandado a apresentá-los, entre outras coisas. Nas entrevistas desta reportagem, os motoristas não consideram o idioma uma barreira, pois a vivência os leva a dominar o vocabulário do transporte para estabelecer tratativas nos guichês aduaneiros, portarias, postos de abastecimento e diante de fiscais de trânsito. Houve entrevistados que revelam ter conquistado fluência no idioma, em decorrência do tempo de convivência com o mesmo. Porém a habilidade também precisa

considerar aspectos subjetivos, compreendendo a cultura de quem faz controles nas fronteiras. Ou seja, ele precisa entender o que está por trás de decisões que são tomadas.

A documentação do veículo e das operações de transporte é tramitada pelos despachantes contratados pelas empresas, porém cabe ao motorista compreender quais são as formalidades a serem atendidas, e em que medida sua parada em cada terminal aduaneiro ocorre dentro das normalidades previstas. Ele é passivo na relação com os controles aduaneiros, mas muitas vezes envolvido em intervenções de fiscalização que são feitas nas cargas que transporta.

Um motorista internacional deve conhecer as particularidades da legislação de trânsito de cada país por onde trafega, não apenas para cumpri-la, mas para saber se posicionar em eventuais fiscalizações de trânsito. Este profissional não deve ser hesitante diante de situações como estas, para evitar eventuais arbitrariedades.

Fernando Sardella, da Transrodut, entende que o motorista tem muitas responsabilidades.



*Terminal da COTECAR, em Paso de Los Libres (AR)
é um dos pontos de parada do transporte internacional*

Ocupa-se de documentos, lacres, da disposição da carga quando os carregamentos são feitos no Exterior, precisa acompanhar todo o processo, para assegurar-se que nada além da carga seja colocado dentro do baú. Deve também observar o trabalho de inspeção de cargas nos terminais aduaneiros, certificando-se de que está tudo em ordem.

Segundo Soli de Paula, da Letsara, o motorista planeja seus percursos de viagem com foco na chegada à fronteira. Ele explica que conforme o horário em que se ingressa no terminal, não havendo fatos imprevistos, o motorista sabe se fará a transposição de fronteira ainda no mesmo dia, ou se terá de pernoitar neste local. Portanto o cálculo do tempo de viagem evita improvisos, determinando disciplina e foco no trabalho, em contexto superior àquele que teria no transporte nacional.

Sérgio Ávila, da Marvel, agrega sua observação pessoal de que o motorista no Mercosul se sente mais isolado: "estamos em outros países, mais afastados de nossa base, e precisamos agir com mais autonomia frente aos possíveis problemas". Para ele, o conhecimento dos aspectos formais do transporte internacional é necessário para que o motorista tenha confiança nas ações que precisa tomar, e mesmo para escolher a quem recorrer quando precisar de ajuda.

A falta de empatia é parte do ambiente de trabalho

É inegável que o motorista é um profissional com responsabilidades importantes. Compete a ele conduzir com segurança veículos pesados por longas distâncias. E os seus deslocamentos sempre têm um destino, com paradas intermediárias para descanso. A combinação destes dois contex-

tos pode se somar, e estabelecer o conceito de uma missão. E quando o motorista chega a um destino, seja intermediário ou o final, ele cumpriu com sucesso sua jornada.

Esta digressão antecede a parte desta reportagem que buscou conhecer como os motoristas internacionais se sentem quanto ao tratamento que recebem por parte de funcionários dos clientes no Exterior, e por parte de todas as pessoas que interagem com eles nos processos de transposição de fronteiras. O interesse pelo tema decorre do fato de que os motoristas, durante suas viagens, representam as empresas que os contratam. E a convivência múltipla em outros países é um espaço social que faz parte de suas experiências.

Com o propósito de não expor nenhum dos entrevistados individualmente, fazemos descrições sem citar nomes. Um dos motoristas resume a questão afirmando que falta empatia com os motoristas. Segundo ele, sempre que aborda uma pessoa relacionada ao seu trabalho, inicia o diálogo cumprimentando. Porém nem todos retribuem o cumprimento. Despachantes, funcionários de aduanas e porteiros, entre outros, são indiferentes com os profissionais do volante, aqueles que vêm



*Jailson Ribeiro dos Santos, da Transportes Cavalinho,
atua há 11 anos no Mercosul*

de longe e está cumprindo uma missão..., acrescenta este motorista, que reclama ainda a falta de informações claras que possibilitariam ele se programar para descansos ou refeições: “fico esperando na cabine do caminhão sem ter ideia de quando estarei liberado”, finaliza.

Outro motorista tem uma visão mais crítica quanto às pessoas de baixo escalão hierárquico: “os fiscais, que são bem remunerados, nos tratam bem, já as pessoas mais comuns, não se importam com a educação; falta empatia, sim, em todos os países que viajamos”, conclui ele.

Um terceiro entrevistado interpreta que o motorista internacional é tratado como uma figura passiva no processo aduaneiro, o que é justificável do ponto de vista das atribuições dos responsáveis pelos trâmites de fronteira. Mas ele se queixa da falta de comunicação e imprevisibilidade. Para ele, na Argentina o tratamento é ainda mais impessoal, e ele não considera que as diferenças de idioma seriam impeditivas de uma interação mais compreen-

siva com a condição do operador que viajou muito tempo para chegar ao local onde se encontra.

Outro motorista, com longa experiência no internacional, avalia que no passado estes profissionais eram melhor tratados. Ele se queixa que os despachantes não prestam contas do andamento das liberações. Agrega que deixam de ser informados sobre atrasos que permitiriam que ele fosse descansar ou fazer uma refeição. Em situações absurdas, até o uso de sanitários é negado, fato que, na sua opinião, é muito mais do que uma falta de cortesia. Decepcionado, ele generaliza e afirma que há um déficit de respeito com os motoristas.

Houve ainda um depoimento em que o relato foi o seguinte: “Há viagens que não te tratam como um ser humano - gritam e repreendem, sobretudo no Exterior”. E inclui nesta falta de respeito episódios onde fiscais de trânsito inventam leis, buscam minuciosamente defeitos no veículo, sempre com o propósito de criar problemas que podem ser resolvidos com propinas.

Motoristas preferem **o internacional**

O motorista de caminhões no Brasil, em média, tem 46 anos. A profissão enfrenta um declínio de interessados. Esta é uma tendência mundial. Os motoristas que participaram desta reportagem têm idade superior à média nacional, exceto um deles.

O motorista de transporte internacional é um profissional especializado, porém não propriamente por cursos, mas por trabalhar em ambientes rodoviários diversificados. Antes de ingressar neste segmento, acumulou muita experiência no mercado nacional. De certa forma, a migração para o internacional é o estabelecimento de um patamar superior de atuação. Quando isso ocorre dentro da mesma empresa, tem um sentido de promoção funcional.

Motorista internacional é “cargos de confiança”. As narrativas trazidas nesta reportagem mostram as razões. Longas viagens, grande tempo de afastamento de casa, a capacidade de encarar situações incomuns, rodovias com neve ou congeladas, são algumas destas diferenças que impõem a contratação de moto-

ristas mais experientes para o transporte no Mercosul.

Os profissionais que participaram desta reportagem gostam do contexto de seu trabalho. Sérgio Ávila acha muito agradável viajar por outros países e conhecer pessoas de outra cultura, mesmo que entenda que no passado o tratamento que recebia era melhor. Rivelino Müller também prefere o internacional, mesmo com todas as formalidades das fronteiras: “viajamos sem perturbações”, acrescenta. Soli de Paula agradece a Deus por executar o trabalho que tanto gosta. Fernando Sardella, que é paulista, apesar de gostar de seu trabalho, reclama do frio que passa nos invernos. Por outro lado, valoriza a segurança nos outros países: “eu amo minha profissão, e a tentativa de assalto com muitos tiros que vivenciei em São Paulo fizeram eu considerar ainda mais importante trabalhar num ambiente mais seguro”. A circunstância da segurança também fez com que Jailson dos Santos se acostumassem com mais facilidade ao transporte internacional.

Episódios marcantes na vida dos motoristas

As viagens pelas rodovias do Mercosul oportunizam vivências diferenciadas. O contexto do trabalho pode colocar o motorista diante de situações inesperadas. Fernando Sardella, da Transroduct, gravou na retina a primeira vez que viu neve numa noite de lua cheia: “parecia uma cena de filme, a neve branca brilhava por ação de reflexo da luz da lua - fiquei emocionado”, relata o motorista.

Também foi em suas primeiras viagens ao Chile que Soli de Paula teve a oportunidade de ver muita neve junto ao túnel Cristo Redentor. Além desta inesquecível experiência, ele também ficou impressionado com o túnel subfluvial sob o rio Paraná, com 2.900 m de extensão, que permite a travessia do rio entre as cidades de Santa Fé e Paraná, na Argentina.

Sérgio Ávila, da Marvel, igualmente narra experiências marcantes com o frio andino, mas pelo prisma da segurança do transporte. A primeira vez que enfrentou uma rodovia com neve, o asfalto congelado levou seu caminhão a deslizar na pista e fazer um “L” em local próximo a um declive lateral muito profundo. Foi um grande susto. Conseguiu segurar o caminhão, mas nunca mais hesitou em primeiro colocar as correntes ao trafegar nestas condições climáticas. Foi uma lição aprendida com a sorte de não ter havido um sinistro.

Porém nem sempre as experiências marcantes são decorrência de episódios positivos. Jailson dos Santos, da Cavalinho, classifica a pandemia como o acontecimento mais traumático de sua carreira de motorista. Em primeiro lugar porque perdeu colegas. Mas neste período a vida profissional foi submetida ao limite: “tínhamos que realizar exames para entrar e sair de cada país. Havia um medo latente de se contagiar e transmitir a doença aos familiares, além de que havia muita dificuldade para se alimentar. E eu vivi ainda o desgosto de ter a



Ricardo Rivelino Müller atua na MCN Macenor há 5 anos

porta de meu caminhão lacrada entre San Luiz/AR e San Juan/AR, para que não desembarcasse do caminhão. Em diversas situações fomos tratados ‘pior que cachorros’ no Brasil e na Argentina”, relata o motorista.

Já Rivelino Müller, da MCN-Macenor, explicou que em seus 17 anos de vivências no Mercosul muitos foram os acontecimentos que não esqueceu, mas nenhum deles se compara ao traumático episódio de um acidente que sofreu no Brasil, em 19/04/2004. Seu caminhão colidiu em outros que trafegavam no mesmo sentido. O veículo tombou e ele ficou preso nas ferragens, com um corte no abdômen. Enquanto aguardava ajuda para ser retirado do caminhão, populares já haviam iniciado a saquear a carga, indiferentes à sua situação. Nesta ocasião Müller pensou em desistir da profissão.



O **SISTEMA TRANSPORTE**

É A FORÇA QUE IMPULSIONA O

DESENVOLVIMENTO

DO BRASIL

O trabalho conjunto que **CNT, SEST SENAT e ITL**
fazem aumenta a **eficiência do transporte**
e a **competitividade das empresas** do setor
no Brasil e no mundo.

Atuação em três pilares

1. Defesa dos interesses das empresas e fortalecimento do setor

2. Saúde, qualidade de vida e qualificação dos colaboradores

3. Formação avançada do corpo executivo

Os resultados dessa atuação são mais **investimentos** e o **fortalecimento da atividade transportadora**, que pode, assim, ser exercida de maneira eficiente e segura para promover o desenvolvimento do Brasil.

Junte-se ao nosso movimento



Conheça a CNT
cnt.org.br



Conheça o SEST SENAT
sestsenat.org.br



Conheça o ITL
itl.org.br

CNT / SEST SENAT / ITL
— Sistema Transporte —

BR-290:

A defasagem de uma das mais importantes **rotas do Mercosul**



A BR-290 é uma rodovia federal radial do RS com 726 km de extensão, conectando a cidade de Osório (litoral) com Uruguaiana. Um acordo firmado entre o Brasil e a Argentina ainda na década de 1990, estabeleceu que os dois países deveriam trabalhar para dispor de uma rodovia com pistas duplicadas entre Buenos Aires e São Paulo. Decorridas mais de três décadas, restou um trecho incompleto, entre Eldorado do Sul e Uruguaiana, com cerca de 630 quilômetros de extensão.

A BR-290, entre as cidades de Eldorado do Sul e Pantano

Grande (115 km), enfrenta grande saturação. São 11 mil veículos diários, com expressiva circulação de caminhões. Em 2014, o governo federal deu início às obras de duplicação desta parte da rodovia. As obras foram divididas em quatro lotes. Decorridos 12 anos, apenas 28 km foram concluídos. E segundo o ministro dos Transportes, George Santoro, outros 15 serão entregues ainda este ano. Mesmo com anúncios de retomada das obras, não há uma perspectiva definida quanto à conclusão dos 115 km. As incertezas são ainda maiores porque

a BR-290, num trecho de 230 km, está incluída em um projeto de concessão que recebe o nome de Rota de Integração do Sul. E nos estudos já conhecidos desta concessão, não há previsão de duplicação completa além de Pantano Grande.

Audiência Pública em Butiá demanda soluções

Em 26 de março a Frente Parlamentar em Defesa da Duplicação da BR-290 promoveu uma audiência pública no município de Butiá, uma das cidades que margeiam a rodovia neste trecho

em obras. O movimento é liderado pelos deputados federais Pompeo de Mattos e Afonso Hamm e visa assegurar que os quatro lotes de obras definidos pelo DNIT tenham continuidade. O superintendente regional do DNIT, Hiratan Pinheiro da Silva, explicou que o empreendimento tem um custo estimado em R\$ 1,2 bilhão. O superintendente fez uma apresentação completa dos projetos de melhorias da BR-290 em todo o percurso até Uruguiana, salientando que presentemente a rodovia também recebe manutenção das pistas de rolagem.

Prefeitos e vereadores da região e de cidades lindeiras à rodovia estiveram presentes na reunião. As demandas foram enfáticas pela retomada das obras e a dificuldade de recursos. Paulo Ziegler, representando a ABTI, destacou que a BR-290 é um corredor logístico fundamental para o Mercosul e para toda a econo-



Ponte internacional será recuperada no lado brasileiro

mia no centro-sul do RS. Lembrou que, no seu primeiro terço, a BR-290 está totalmente defasada em termos de capacidade viária. Registrou ainda, que tendo como referência de origem a capital do RS, todas as demais regiões do estado têm rodovias federais duplicadas ou em vias de expansão dos trechos duplicados. “No caso da BR-290, o governo federal está em débito não somente com o RS, mas com o Mercosul, pois o Brasil assumiu compromisso com a Argentina para dispor de vias

duplicadas entre Buenos Aires e São Paulo”, acrescentou.

Recuperação da ponte internacional de Uruguiana

Ainda durante a audiência pública realizada em Butiá, Hiratan da Silva informou que após aguardar em vão, por cerca de um ano, um posicionamento do governo argentino, o DNIT planeja recuperar no segundo semestre de 2026, o lado brasileiro da ponte Internacional de Uruguiana.

Obras abandonadas ao longo da BR-290



ÚLTIMA CHANCE

de recuperar seus créditos de PIS/Cofins

Com a Reforma Tributária, essas oportunidades deixam de existir.
O que não for revisado agora, pode ser perdido definitivamente.

Mas atenção:

Nem toda promessa de recuperação é segura.
Erros na apuração ou créditos indevidos podem gerar autuações,
multas e riscos fiscais para sua empresa.
Não se iluda com soluções fáceis.
Recuperação tributária exige rigor técnico.

DIFERENCIAL (DUAL CHECK)

Com o Dual Check da Assertt, sua empresa passa por uma análise completa:

- ✓ Identificamos créditos reais a recuperar
- ✓ Corrigimos inconsistências fiscais
- ✓ Garantimos segurança e conformidade

Recuperar é importante. Fazer isso com segurança é essencial.

Solicite uma análise gratuita.

Descubra quanto sua transportadora pode recuperar com precisão e segurança.



Fale com a Assertt

(45) **99961-0243**

Gestão Coordenada de Fronteiras

Fronteiras devem ser pontos de passagem, não de parada

Desde que o Instituto Procomex foi contratado para um estudo sobre a integração das fronteiras do Mercosul, o termo “Gestão Coordenada de Fronteiras” ganhou evidência entre os operadores do comércio exterior. O conceito tem origem na Organização Mundial das Alfândegas – OMA, e suas diretrizes incentivam a padronização e o compartilhamento de dados entre órgãos de fiscalização em fronteiras. A gestão coordenada tem padrão global para a simplificação e harmonização dos procedimentos aduaneiros. O instrumento também conta com as premissas dos Acordos sobre Facilitação do Comércio – AFC, que estabelecem regras para a cooperação entre aduanas e outras autoridades, visando reduzir a burocracia e acelerar o trânsito de mercadorias. O AFC é um instrumento desenvolvido pela Organização Mundial do Comércio – OMC, que se soma ao esforço de promover o incremento do comércio internacional.

Em 14 de maio, o Instituto Procomex promoveu um seminário online que foi conduzido por Erna-

ni Checcucci, especialista sênior em Facilitação de Comércio no Grupo Banco Mundial. O painelista versou sobre a redução de custos, melhoria da logística e aumento da competitividade no comércio exterior. Segundo ele, o desempenho das fronteiras depende dos dois países envolvidos, sendo que a velocidade da transposição é definida pelo gestor mais lento. Checcucci explicou que existem dois modelos de aprimoramento das operações fronteiriças: a gestão coordenada que, na Nova Zelândia e nos países nórdicos, funciona de forma modular, e existem as agências unificadas de serviços de fronteira, que são operadas entre os EUA e o Canadá e no Reino Unido. Ele acrescentou que os dois modelos determinam a responsabilidade compartilhada nas atividades aduaneiras.

Para o executivo do Banco Mundial, mais de 90% das cargas não precisam de inspeção, sendo que para os operadores certificados OEA, este índice sobe para 98%. Ele entende que a fronteira não deve ser um ponto de parada, e sim de passagem. E neste sentido, indica que

os operadores OEA devem ter um corredor específico de passagem, aumentando a fluidez dos terminais aduaneiros.

Dentro de um conceito mais abrangente de análise, Checcucci preconiza que os recursos digitais possibilitam que os controles possam ser antecipados à chegada dos caminhões nas fronteiras, restando duas questões, quando da chegada ao terminal: identificar o veículo e o condutor, e na sequência, definir se a carga deve ser inspecionada. Na hipótese de não ser necessária a verificação, imediatamente o caminhão pode seguir viagem. Para que o modelo seja eficiente, a gestão dos riscos é um tema central. E na sua opinião, a chegada da IA agrega velocidade nesta gestão.

Ao fim do seminário, o representante do Banco Mundial enfatizou que a tecnologia está a serviço do conjunto de requisitos que modela a gestão coordenada de fronteiras, que em síntese, além de agilizar o transporte e dinamizar o comércio exterior, reduz os custos administrativos públicos com as fiscalizações.



Onde a complexidade exige precisão,

nós entregamos confiança!

SOLUÇÕES LOGÍSTICAS PARA CARGAS EXCEDENTES





**Inteligência logística para
operações de alta complexidade
no Brasil e na América do Sul**



Com mais de 47 anos de história, a ATRHOL se consolidou como referência em transporte pesado, cargas excedentes e projetos logísticos especiais, oferecendo soluções completas e integradas para empresas com operações nacionais e internacionais.

Ao longo de sua trajetória, a empresa ampliou sua atuação e estrutura para atender os diversos segmentos com agilidade, segurança e precisão, sempre alinhada às necessidades específicas de cada cliente.

Hoje, a ATRHOL possui 16 unidades estratégicas e diversos pontos de apoio no Brasil, além de forte presença em grande parte da América do Sul, como Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela, incluindo habilitação para regimes especiais.

Um dos grandes diferenciais da empresa é sua Torre de Controle própria, responsável pelo monitoramento em tempo real de toda a operação. A estrutura permite uma visão macro dos processos logísticos, garantindo gestão de risco eficiente, maior segurança operacional e controle contínuo das viagens.

A ATRHOL também se destaca pela capacidade técnica em operações internacionais, possuindo certificado OEA (Operador Econômico Autorizado). A empresa realiza operações no regime DTA de importação, isento de limites de garantias perante a Receita Federal, proporcionando mais agilidade na liberação do trânsito aduaneiro e maior eficiência para clientes importadores.

Sua frota moderna, com mais de 750 veículos de diferentes capacidades e dimensões, aliada a motoristas altamente capacitados e equipes especializadas, garante excelência em operações voltadas ao agronegócio, construção civil, máquinas florestais, combustíveis, equipamentos especiais e projetos de grande porte.

Mais do que transportes, a ATRHOL entrega inteligência logística, tecnologia, planejamento e confiança para fortalecer negócios em diferentes mercados e fronteiras, fortalecendo diariamente seu propósito de movimentar soluções para um mundo melhor.



A retomada do Túnel de Água Negra

O novo presidente do Chile, José Antonio Kast, visitou em abril passado o presidente da Argentina, Javier Milei. Entre os assuntos em pauta estavam os passos de fronteira. E dentre estes, a retomada da Entidade Binacional Túnel de Água Negra, que prevê a escavação de uma passagem subterrânea nos Andes, numa extensão de 13,9 quilômetros. O passo viabilizará uma conexão rodoviária entre a província argentina de San Juan e o porto de Coquimbo, em um ponto 400 km acima do Passo Cristo Redentor. A grande vantagem desta obra é que, apesar de ser a 4.085 m de altura na cordilheira, não sofrerá interrupções por nevascas, tal como acontece no Cristo Redentor. Estima-se que anualmente o Passo Internacional Libertadores fecha até 60 dias por ano, criando limitações ao transporte terrestre.

O projeto consiste em dois túneis paralelos de 13,9 quilômetros cada, perfurados sob a Cordilheira dos Andes. Cada tubo terá cerca de 12 metros de diâmetro, com as galerias separadas por aproximadamente 90 metros de rocha e conectadas por passagens de emergência a cada 500 metros. O custo estimado da obra é de US\$ 1,5 bilhão, com financiamento dos governos da Argentina e do Chile e apoio do Banco Interamericano de Desenvolvimento. A projeção é de que a construção seja concluída num prazo de oito a dez anos. A obra ainda não teve início.



Para a Argentina, Brasil, Uruguai e Paraguai esta alternativa ao Passo Los Libertadores tem grande significado. Especificamente para o Brasil, pode fazer parte do Corredor Bioceânico Sul. Presentemente cerca de 83% das cargas entre essas regiões e o Pacífico são transportadas por via marítima, contornando o continente ou passando pelo Canal do Panamá.

A Rota Bioceânica Sul é um percurso consolidado, em termos de infraestrutura rodoviária. A construção do túnel tornará mais simples e previsível o percurso até o litoral chileno. Ademais, encurta em mais de sete mil km o caminho até a Ásia, possibilitando reduzir prazos logísticos em até 20 dias. Além disso, aumenta consideravelmente o mercado de transporte terres-

tre dentro do Mercosul.

A Entidade Binacional Túnel de Água Negra foi criada em 2010. Acordos formais entre Argentina e Chile não ocorreram nestes 16 anos de existência. A divisão dos custos, o modelo de concessão, garantias financeiras e cronograma de execução persistem indefinidos. As mudanças políticas nos dois países também contribuíram para a letargia do projeto.

Nesses 16 anos de existência do projeto, a Argentina está empreendendo a pavimentação de 30 km do último trecho da Ruta 150, entre San Juan (capital da província de mesmo nome) e a fronteira com o Chile. Já o país vizinho está tomando providências idênticas na Ruta 41, num trecho de 44 km, igualmente até a fronteira. Só falta o túnel.



EXCELÊNCIA QUE CRUZA FRONTEIRAS,
CONFIANÇA QUE MOVE O BRASIL.



26 ANOS

CONECTANDO DESTINOS.
ENTREGANDO RESULTADOS.

Há mais de **duas décadas**, atuamos no transporte internacional de cargas conectando o Brasil aos principais países do Mercosul, com forte presença nas rotas para Argentina, Chile, Uruguai e contamos com parcerias para a linha do Paraguai, Bolívia e Peru.

Desde 2000, construímos uma história marcada pela confiança, segurança e pontualidade, oferecendo soluções logísticas estratégicas e personalizadas para atender às necessidades de diversos segmentos da economia.

Nossa operação conta com frota moderna e monitorada, equipe especializada e uma estrutura preparada para enfrentar com eficiência os desafios do transporte internacional. Mais do que movimentar cargas, movimentamos relações de confiança, compromisso e excelência em cada entrega.

NOSSOS DIFERENCIAIS



SEGURANÇA

Frota rastreada, motoristas treinados e processos que garantem a integridade da sua carga.



PONTUALIDADE

Compromisso com os prazos e com a eficiência em cada etapa da operação.



EXPERIÊNCIA

Mais de duas décadas atuando no transporte internacional com expertise em rotas estratégicas e normas internacionais.



COBERTURA INTERNACIONAL

Presença operacional nos principais corredores logísticos da América do Sul.



ATENDIMENTO HUMANIZADO

Relacionamento próximo, transparente e focado nas necessidades do cliente.

DO BRASIL AO MERCOSUL, COM
SEGURANÇA E CONFIANÇA.



mvptransportes.com.br



comercial@mvptransportes.com.br



55 11 2041 0417



São Paulo - Brasil

SIGA NOSSAS REDES

[f](#) [i](#) [in](#) @mvptransportes

Entra em vigência o Acordo de Facilitação do Comércio do Mercosul entre **Brasil e Argentina**

Em dezembro de 2019, Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai firmaram o Acordo sobre Facilitação do Comércio do Mercosul (AFC). Trata-se de um instrumento concebido pela OMC – Organização Mundial do Comércio, com o propósito de agilizar e simplificar os procedimentos associados às operações de importação, exportação e trânsito de bens. Este acordo articula medidas para facilitar o movimento e a livre circulação transfronteiriça de bens, por meio da cooperação e do diálogo entre os países, tendo como escopo a facilitação do comércio.

Decorridos seis anos desde esse compromisso, cuja implementação plena demanda a internalização em cada um dos países, apenas Argentina e Brasil, respectivamente em 2025 e 2026, alcançaram esta etapa de formalização. Algumas etapas das múltiplas ações do AFC têm sido implementadas entre Brasil e Uruguai, como as áreas de controle integrado e as medidas práticas do Programa OEA. Por outro lado, os estágios de atendimento deste acordo ainda são incipientes da parte de Brasil e Argentina.

A Receita Federal do Brasil, em 2020, desenvolveu a pesquisa Time Release Study – TRS, o primeiro estudo brasileiro de tempo de liberação de cargas de importação



Fonte: Banco Imagens Pixabay.com

feito através de metodologia indicada pela Organização Mundial de Aduanas – OMA. Sua aplicação faz parte dos compromissos nacionais assumidos através do Acordo de Facilitação do Comércio – AFC. O estudo se insere num contexto em que a fórmula é “medir para melhorar”. Outra implementação que se insere neste contexto é o CONFAC – Comitê Nacional de Facilitação do Comércio, estrutura concebida por compromisso pela OMC, que se desdobra regionalmente em outras 15 COLFACs que atuam em caráter local.

O AFC visa simplificar e agilizar os procedimentos de importação, exportação e trânsito dentro do bloco. Regula a transparência (publicação online), a gestão de riscos, a utilização de janelas únicas, a cooperação entre as

autoridades de fronteira e outras questões. Na prática, o Acordo facilita a liberação de mercadorias em até 12 horas úteis após a sua apresentação no canal verde, ou em até 48 horas úteis nos canais laranja e vermelho. Seu objetivo é reduzir os custos que, segundo a OCDE, podem representar até 14% do valor do comércio em países de renda média.

Seis princípios norteiam a atuação dos signatários do AFC. O foco é criar um ambiente de negócios que lhes permita aproveitar as oportunidades do pacto. Entre eles estão a transparência, eficiência, simplificação, harmonização e coerência dos procedimentos comerciais e a adoção de uma administração consistente, imparcial, previsível e razoável de leis, regulamentos e decisões

administrativas relevantes para o comércio internacional de bens.

O acordo também configura o compromisso do melhor uso possível das tecnologias da informação, a aplicação de controles baseados na gestão de riscos, a cooperação dentro de cada país entre as autoridades aduaneiras e outras autoridades de fronteira, e a realização de consultas entre Brasil e Argentina e suas respectivas comunidades empresariais.

Princípios do Acordo

- Transparência
- Eficiência
- Simplificação
- Harmonização dos procedimentos comerciais
- Adoção de uma administração imparcial e previsível
- Regulamentos para o comércio exterior

Ponte internacional **Porto Xavier - San Javier** ficará pronta em 2030

Outras duas travessias sobre o rio Uruguai estão em fase de negociação

Após inúmeras postergações e décadas de expectativas, Porto Xavier/RS e região festejam que a ponte internacional conectando a San Javier/AR chega à fase de execução. O lançamento oficial das obras ocorreu em 04 de maio, com a presença de autoridades dos dois países. O prefeito do município, Gilberto Menin, prevê que o impacto será gigantesco na região. O contrato celebrado com a empresa vencedora em outubro de 2025, encontra-se na etapa de licenciamento ambiental e desapropriações. A projeção é de que a obra seja concluída em 2030.

A construção da ponte Porto Xavier–San Javier faz parte de uma articulação mais ampla entre os governos do Brasil e da Argentina. Como o ponto de ligação está em território gaúcho, o governo do estado atuou para viabilizar três novas pontes inter-



nacionais. São elas: Porto Xavier–San Javier, Porto Mauá–Alba Posse e Itaqui–Alvear. Por outro lado, lideranças regionais do oeste do RS articularam o governo estadual, que também encomendou à Caixa Federal o anteprojeto de uma travessia entre Tiradentes

do Sul e El Soberbo. Ainda, por enquanto, a construção da ponte Porto Xavier–San Javier se insere em um processo de negociação entre Brasil e Argentina com o objetivo de viabilizar outras duas ligações, em Porto Mauá–Alba Posse e Itaqui–Alvear.

Independente do desafio, a Marvel pode transportar!

Com mais de 1.500 veículos próprios e 1.700 colaboradores, atuamos em todo o Brasil e também nos países do Mercosul e Chile, oferecendo transporte nacional e internacional para os mais diversos segmentos.

Nossa operação conta com monitoramento 24 horas por dia, controle de temperatura e gerenciamento de risco, garantindo maior segurança para cada carga e tranquilidade para cada cliente.

Esse compromisso se reflete diretamente na satisfação de nossos parceiros: em 2025, alcançamos NPS de 90%, resultado que demonstra a confiança e a excelência reconhecidas por nossos clientes.



Certificada como Operador Econômico Autorizado (OEA) pela Receita Federal, a Marvel mantém processos ágeis, seguros e alinhados aos mais altos padrões de conformidade e eficiência logística.



51 anos de um legado que só está começando

**Conheça a
nossa história.**



ANTT publica Portaria SUROC nº 17/2026 e atualiza relação de acordos internacionais relacionados ao TRIC

A regulamentação do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC) na América do Sul baseia-se em diretrizes pactuadas bilateral e multilateralmente entre os países da região. Com esses acordos, as partes buscam harmonizar e compatibilizar suas normativas e exigências, de forma a permitir o tráfego de veículos por distintos territórios.

Nesse cenário, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) desempenha papel central. Amparada por sua competência legal, a autarquia representa o Brasil perante organismos internacionais, tratados e convenções, alinhada às diretrizes do Ministério dos Transportes e em articulação com os demais órgãos e entidades federais. No campo operacional, o ordenamento confere à ANTT a tarefa de habilitar as empresas e veículos do setor.

Na prática, a Agência atua ativamente em negociações com suas contrapartes estrangeiras. Essa interlocução ocorre tanto em fóruns multilaterais, a exemplo dos debates no âmbito do ATIT (ALADI) e do Mercosul, quanto em tratativas bilaterais, desenhadas para estabelecer regras específicas de tráfego mútuo. Para que decisões como

acordos, protocolos adicionais e atas de reuniões tenham validade interna, sua incorporação ao ordenamento jurídico nacional é indispensável.

Com o propósito de conferir ampla publicidade, transparência e validade a esses atos, a ANTT editou originalmente a Portaria SUROC nº 05/2024, cujo anexo consolida os aspectos acordados em âmbito bilateral e multilateral relacionados às autorizações de que trata a Resolução nº 6.038/2024. Recentemente, esse arcabouço foi atualizado com a publicação no Diário Oficial da União, em 08/06/2026, da Portaria SUROC nº 17/2026. A nova normativa não apenas incorpora recentes atualizações regulatórias, mas aprimora a disposição das informações em seu anexo.

Para otimizar a experiência do usuário e facilitar o acesso aos dados, a ANTT disponibilizou o novo anexo de forma interativa via Power BI em seu portal de legislação do TRIC. A ferramenta permite filtrar as regras por país de destino ou trânsito, abrangência do acordo, categoria e instrumento normativo. Essa iniciativa reforça o compromisso da Agência com a digitalização, acesso à informação e melhoria na experiência do cidadão.



ANTT publica
Portaria SUROC
nº 17/2026 e atualiza relação
de acordos internacionais
relacionados ao TRIC

**Acesse o
portal de
legislação
do TRIC**

ANTT
AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Portal Legislação TRIC:
<https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/sistemas-antt-1/tric-1/legislacao-tric>

Entre 1966 e 1969 o TRIC cresceu 750%. Assim foi o começo de tudo

A celebração do Convênio Tripartite sobre Transporte Internacional Terrestre em 16 de outubro de 1966, firmado por Brasil, Argentina e Uruguai, e ao qual o Chile se incorporou no ano seguinte, não apenas criou as formalidades necessárias para o avanço do modal rodoviário. Ele estimulou o setor privado a promover reuniões que propiciaram a busca de alinhamento entre os operadores do setor. Entre 03 e 10 de abril de 1967, o Rio de Janeiro/RJ sediou o 1º Congresso Latino-americano de Transportes Rodoviários, organizado pela NTC. Temas como o limite de peso por eixo, adoção de contêineres no transporte, práticas tarifárias, impressos padronizados, transportador de carga própria, transportadores autônomos, frota própria, seguros, transportes especializados, entre outros tantos, foram abordados neste encontro que contou com a chancela da ALATAC e a observação da ALALC.

De 12 a 16 de agosto de 1968 a Associação Latino-americana de Livre Comércio promoveu a 5ª Reunião de sua Comissão Assessora de Transporte, realizada em Montevideú. Neste evento Wander Soares, secretário-geral da ALATAC, entregou um extenso documento relacionado aos pesos e dimensões máximas dos veículos, tendo como base a experiência da Europa, que através da IRU, tam-

bém em 1968, aprovara suas referências de medidas (veja quadro).

O período era tão prolífico para estes ajustes internacionais, que no ano seguinte a Confederação Uruguaia de Transporte Automotor-CUTA e a ALATAC organizaram o 2º Congresso Latino-americano do Transporte Automotor por Rodovias, que novamente tinha como âmbito a ALALC, desta vez em Montevideú, entre 21 e 27 de abril de 1969. As abordagens giraram em torno de temas tributários, legais, econômico-financeiros e políticos. Entre as resoluções do Congresso, os transportadores resolveram enviar ofício aos governos para que fossem estabelecidas aduanas integradas. Sugeriam também a formulação de lei criando o Estatuto do Transportador Profissional. Em nota ao plenário do Congresso, a NTC destacava a necessidade de que todos os tratados e convênios firmados entre os países deveriam ser cada vez

mais amplos e menos restritivos, obedecendo aos princípios de reciprocidade e igualdade de tratamento.

A abertura viabilizada pelo Convênio de 1966 provocou uma rápida expansão do mercado. Segundo estatísticas da passagem entre Uruguiana e Paso de los Libres, em 1966 o Brasil transportou 13.462 toneladas para a Argentina, enquanto a Argentina trouxe ao Brasil 9.192 toneladas. Em 1969, apenas três anos após, o Brasil exportou 81.423 ton, e a Argentina, 83.760 ton, num crescimento médio de 750%. A nova legislação reduziu rapidamente o tradicional traslado de cargas nas fronteiras. O setor privado soube aproveitar a nova legislação para abrir mercados. A confiabilidade e rapidez de um modal de transporte sem transbordos, até o destino do tomador de serviço, rapidamente se consolidou entre os países conveniados.

Medidas e pesos (1966)

Comprimento máximo	18 m
Comprimento máximo do semirreboque	15,25 m
Peso máximo por eixo simples	13 ton
Peso máximo por eixo duplo	20 ton

QBOX

Transporte internacional full cobertura Mercosul



**Com a configuração
que sua operação precisa**



SIDER



FURGÕES



REFRIGERADOS



BLINDADOS

Soluções logísticas e de transporte sob medida para todo o Mercosul: Argentina, Brasil, Chile, Uruguai e Paraguai. Rotas planejadas para otimizar cada operação, com segurança, eficiência e menor tempo de trânsito.

Qbox
SOLUÇÕES EM LOGÍSTICA INTERNACIONAL



O caminho para a Superinteligência Artificial

Mal estamos nos acostumando com a presença da inteligência artificial e já surgem especulações sobre a superinteligência artificial - ASI. Na definição dos cientistas, ela deverá ser o topo de um notável avanço em curso. Para que se possa compreender o caminho até a ASI, começamos pela conceituação na IA como hoje experimentamos, que é denominada de inteligência artificial estreita ou IA fraca. Estamos num estágio em que este recurso atende a tarefas específicas, tendo se iniciado com jogos de xadrez e tradução de idiomas. Seu aperfeiçoamento depende de algoritmos e dados pré-programados, sempre demandando a intervenção humana para funcionar. Ela se destaca em tarefas específicas, como processamento de linguagem, elaboração de recomendações ou controle de

veículos autônomos. Embora muitas vezes mais eficiente que os humanos, a IA fraca opera dentro de limites estritamente definidos e não consegue generalizar ou aprender além de suas funções programadas.

A próxima etapa da IA será o desenvolvimento de uma inteligência artificial geral - AGI ou IA forte. Uma AGI é um sistema de IA de última geração capaz de entender o mundo e aprender e aplicar inteligência de resolução de problemas de uma forma tão ampla e flexível quanto um ser humano. A AGI será capaz de aprender e raciocinar entre domínios com a capacidade de fazer conexões entre diferentes campos. Ainda um objetivo teórico, a inteligência artificial forte é a próxima fronteira da IA. Ela terá capacidades de um ser humano, com toda a inteligência, emoção

e ampla aplicabilidade do conhecimento.

Neste processo evolutivo, a superinteligência artificial - ASI irá além da inteligência artificial geral - AGI, criando sistemas que superam a inteligência humana em todos os aspectos mensuráveis. Suas características definidoras incluem o aprimoramento autônomo, que lhe permite refinar seus algoritmos exponencialmente. Essa capacidade, aliada à superioridade cognitiva, permitiria à ASI enfrentar desafios globais como mudanças climáticas, escassez de recursos e pandemias globais, com eficiência sem precedentes.

O potencial da Inteligência Artificial Superinteligente é tão transformador quanto inquietante. Ao resolver problemas que ultrapassam a compreensão humana, a ASI poderá redefinir in-

tecnologia

dústrias, revolucionar a ciência e remodelar a sociedade de maneiras que ainda não conseguimos imaginar. A capacidade de sentir, perceber e vivenciar experiências de forma consciente, introduz a possibilidade de máquinas desenvolverem seus próprios desejos, motivações e estruturas morais, tornando mais difícil prever ou controlar suas ações. Neste contexto pode surgir uma capacidade muito maior da ASI formular seus próprios objetivos de forma independente, tornando-se um agente livre.

Os riscos envolvidos

Apesar de seu imenso potencial, a Inteligência Artificial Geral apresenta riscos significativos que podem transformar profundamente a sociedade e o futuro da humanidade.

Perda de emprego e deslocamento

A substituição de empregos é uma preocupação significativa, considerando a automação generalizada possibilitada pela Inteligência Artificial Superinteligente.

Agir contra os interesses humanos e a ética

A ASI também tem o potencial de desenvolver objetivos que conflitam com os melhores interesses da humanidade, resultando em consequências catastróficas caso suas capacidades sejam mal utilizadas ou mal compreendidas. Programar uma Inteligência Artificial Superinteligente com diretrizes morais e éticas universalmente aceitas é uma tarefa formidável, que pode determinar o futuro da relação da humanidade com a superinteligência.

“A superinteligência artificial tem 20% de chance de causar a aniquilação da humanidade; ela será muito mais inteligente que os humanos, e um risco existencial”

Elon Musk, CEO da Tesla e cofundador OpenAI (Chat GPT)

Controle social não intencional e perda da autonomia humana

Com uma inteligência que supera a dos humanos, um sistema superinteligente poderia causar um controle social não intencional, onde sistemas impulsionados por inteligência artificial moldariam sutilmente políticas públicas, estruturas econômicas e vidas individuais de maneiras que eliminariam a escolha pessoal.

Embora a eficiência da IA na execução de objetivos possa levar a resultados ótimos em áreas como saúde ou governo, ela também pode criar uma sociedade hipergerenciada, onde os indivíduos são cada vez mais direcionados por prioridades definidas pela IA, deixando pouco espaço para autonomia pessoal.

Guerra cibernética e desinformação

A ASI poderia impulsionar a guerra cibernética e a desinforma-

ção em larga escala. Com sua inteligência avançada, poderia lançar ciberataques sofisticados contra infraestruturas críticas e se adaptar instantaneamente para evitar a detecção. Além disso, um sistema superinteligente poderia amplificar a desinformação e a informação falsa, criando *deepfakes* realistas ou manipulando mídias sociais, minando a confiança pública e desestabilizando sociedades.

Acabar com a humanidade

Uma IA incontrollável poderia destruir intencionalmente a humanidade com armas nucleares ou tecnologias militares. Sem quaisquer restrições morais, ela poderia priorizar seu próprio bem-estar e objetivos em detrimento da segurança da humanidade, causando danos incalculáveis. A verdade é que não há como prever completamente o que uma ASI é capaz de fazer, ou do que poderá ser capaz, quando estiver em funcionamento.

QUANDO TEREMOS?

● INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL GERAL

Shane Legg (cofundador do Google DeepMind) 2028

Geoffrey Hinton (padrinho da IA) 2028 a 2043

Ben Goertzel (cientista e fundador da SingularityNET).... 2027 a 2030

● SUPERINTELIGÊNCIA

Elon Musk e Dario Amodei, CEO da Anthropic 2027

Sam Altman, CEO da OpenAI (ChatGPT) 2033

● Obs. Levantamento com 2.700 pesquisadores de IA revela:

10% deles acreditam que ano que vem a IA vai superar os humanos 2027

50% deles acreditam neste prazo para a superação dos humanos até 2047

A BBM conecta Brasil com América do Sul e impulsiona o crescimento do seu negócio.

Estratégia, proximidade e transparência para transformar sua operação internacional.

Integramos negócios, e geramos valor ao comércio internacional, com atendimento humanizado, atenção ao cliente e compromisso com a excelência em cada operação.



Cargas Completas e Fracionadas.



Operações Cross Docking Internacional.



Soluções de Milk Run, Serviços Dedicados e Door-to-Door.



Transporte Intermodal Internacional.



Faça sua
cotação conosco
agora mesmo.

Projeto VITAE – informações precisas da qualidade do ar e os efeitos das emissões geradas pelo transporte

Integrar transporte, sustentabilidade e saúde pública é um dos desafios para a construção de uma infraestrutura mais resiliente e alinhada às demandas da transição energética. Nesse contexto, o Projeto VITAE, desenvolvido pelo Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL) da Infra S.A., representa um avanço na produção de inteligência para o setor de transportes.

A iniciativa viabiliza a geração de dados primários sobre a qualidade do ar em áreas urbanas e corredores rodoviários para subsidiar políticas públicas voltadas à sustentabilidade e à descarbonização.

Os dados produzidos pelo VITAE complementam os estudos desenvolvidos pelo ONTL, que já fornece diagnósticos sobre a intensidade energética, a eficiência logística e a pegada de carbono dos diferentes modos de transporte.

Elaborados em parceria com a Universidade Federal do Ceará (UFC) os monitores do VITAE possuem capacidade para coletar até 15 marcadores e permitem análises precisas sobre a qualidade do ar e os efeitos das emissões geradas pelo transporte. Atualmente, a tecnologia está em fase de validação por meio de uma unidade piloto instalada em Fortaleza. O projeto prevê a instalação de 80 monitores distribuídos nas cidades de Fortaleza e Goiânia, além da BR-060 e do Distrito Federal.

Ao gerar dados inéditos sobre a qualidade do ar e os impactos ambientais associados ao transporte rodoviário, o Projeto VITAE reforça o papel da Infra S.A. na produção de conhecimento para o setor. A iniciativa contribui para o desenvolvimento de políticas públicas mais eficientes com benefícios para a saúde pública, a economia e o meio ambiente.

Energia renovável

Em 2024, as emissões antrópicas associadas à matriz energética brasileira totalizaram 431,3 milhões de toneladas de dióxido de carbono equivalente (MtCO₂eq), sendo 214,3 milhões de toneladas provenientes do setor de transportes.

Apesar dos desafios, as fontes renováveis já representam 50% da Oferta Interna de Energia (OIE) do Brasil, segundo a Empresa de Pesquisa Energética (EPE). Entre as principais alternativas para a descarbonização do transporte rodoviário destacam-se os biocombustíveis, como o etanol derivado da cana-de-açúcar e o biodiesel.

A Política Nacional sobre Mudança do Clima (Lei nº 12.187/2009) fortaleceu ações de eficiência energética e mitigação das emissões por meio de programas como o RenovaBio e o Mover (Mobilidade Verde e Inovação), que incentivam o uso de combustíveis renováveis, a modernização da frota e o desenvolvimento de tecnologias menos poluentes.



Acesse: <https://vitae.infrasa.gov.br/>



NO TRÂNSITO, O SENTIDO É A VIDA



ABC Cargas realizou blitz educativa em três pontos estratégicos para conscientizar motoristas e pedestres.



Entre 19 e 21 de maio, a ABC Cargas realizou blitz educativa em três semáforos estratégicos em São Bernardo do Campo. A equipe abordou motoristas e pedestres para conscientizar sobre a segurança no trânsito. A ação reforça o compromisso com a vida e segurança nas estradas.



-  ABC Cargas – Transporte Internacional de Cargas
-  Brasil | Argentina | Chile | Peru | Uruguai | Bolívia | Paraguai
-  www.abccargas.com.br | (11) 2199-8500
-  ISO 9001 • ISO 14001 • OEA



Horários das operações aduaneiras nas principais fronteiras

Cidade	Órgãos de controle	Dias úteis	Final de semana	Mapa	Anvisa	Ibama
Chuí (RS)	Receita Federal	9h às 18h				
Jaguarão (RS)	Concessionária Multilog	7h às 19h Entrada de veículos 24h	Entrada de veículos 24h	8h às 12h e das 14h às 17h30		
	Receita Federal	9h às 12h e das 14h às 18h				
Aceguá (RS)	Receita Federal	8h30 às 12h e das 13h30 às 18h				
Sant'Ana do Livramento (RS)	Concessionária Multilog	8h às 12h e das 14h às 19h48 Aduaneiro: 8h às 12h e das 14h às 19h Portaria das 6h às 24h	Portaria das 6h às 24h	8h às 12h e das 14h às 17h30		
	Receita Federal	8h às 12h e 14h às 19h				
Quaraí (RS)	Receita Federal	8h às 12h e das 13h30 às 17h	sábados das 10h às 12h (somente liberação de caminhões vazios)			
Barra do Quaraí (RS)	Receita Federal	8h às 20h	8h às 20h			
Uruguaiana (RS)	Concessionária Multilog	7h40 às 20h30min (EXP) e das 7h às 23h (IMP)	sábados das 7h40 às 18h (EXP) e das 7h às 21h (IMP)	8h às 12h e das 14h às 18h30	8h às 12h e das 13h às 17h	
	Receita Federal	8h às 18h	sábados das 8h às 12h			
	TA BR 290	8h às 21h	sábados das 8h às 21h domingo sem expediente			
Itaqui (RS)	Receita Federal	8h às 12h e das 13h30 às 17h30	sábados das 8h às 18h			
	Balsa	8h30 às 11h e das 14h às 16h45 (saída de Itaqui)				
São Borja (RS)	Concessionária CS Rodovias	7h às 23h (IMP) 7h às 22h30 (EXP)	sábados das 7h às 20h (IMP) 7h às 18h (EXP)	8h às 12h e das 14h às 18h		
	Receita Federal	8h às 18h	sábados das 8h às 18h			
Porto Xavier (RS)	Receita Federal	8h às 11h30 e das 14h às 17h30	9h às 10h30 e das 16h às 17h30			
Porto Mauá (RS)	Receita Federal	8h às 11h30 e das 14h às 17h30	sábados e feriados das 8h30 às 11h30 e das 14h30 às 17h30			
Dionísio Cerqueira (SC)	Concessionária Multilog	Administrativo e Operacional: 8h às 12h e 14h às 18h48 Aduaneiro e Faturamento: 7h30 às 13h e das 13h30 às 19h30 Portaria de veículos: 8h às 20h	Aduaneiro e Faturamento: 8h às 12h (sábado) Portaria de veículos: 8h às 20h	8h às 12h e das 14h às 18h		
	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h				
	PFA - antiga ACI Cargas	8h às 20h				
Foz do Iguaçu (PR)	Concessionária Multilog	Administrativo: 8h às 18h Aduaneiro: 7h30 às 3h Faturamento: 7h30 às 20h Portaria: Entrada 24h	Aduaneiro: 8h às 13h Faturamento: 7h30 às 13h Portaria: Entrada 24h	8h às 12h e das 14h às 17h		8h às 12h e das 13h às 17h
	Receita Federal	8h às 12h, 14h às 18h e das 21h às 2h	sábado (plantão) 9h às 12h			
Santa Helena (PR)	Porto de Santa Helena	7h às 19h		8h às 12h e das 13h30 às 17h30		
	Receita Federal	7h às 19h				
Guaíra (PR)	Porto Sete Quedas	7h às 19h				
	Receita Federal	8h às 18h				
Corumbá (MS)	AGESA	7h30 às 12h e das 13h30 às 18h	sábados por demanda			
	Receita Federal	7h30min às 11h30min e das 13h30min às 17h30min				
Mundo Novo (MS)	Receita Federal	7h30 às 11h45 e das 13h às 16h45				

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

Área de controle integrado

Concessionária Permissionária	Responsável	Operação Aduaneira	Tel. Contato
Chuí-RS/Chuy-UY			
Receita Federal	Vinicius Rodrigues Lapolli	Importação e Exportação	(53) 99926-8359
São Borja-RS/Santo Tomé-AR			
CS Rodovias Mercosul	Alcir Jordani	Importação e Exportação	(55) 99158-9582
Santana do Livramento-RS/Rivera-UY			
Multilog	Valmir Machado	Importação e Exportação	(55) 3621-5300
Corumbá-MS/Puerto Suárez-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

Subcontratação

Transporte entre Brasil e	Mesma bandeira	Cruzamento de bandeira	Reunião Bilateral
Argentina	Autorizado	Autorizado	Item 2.3 da Reunião Bilateral BR-AR realizada em 04 e 05/11/2025
Paraguai	Autorizado	Autorizado	Item 1.3 da XXI Reunião Bilateral BR-PY realizada em 20 e 21/02/2003
Uruguai	Autorizado	Autorizado	Reunião Bilateral Extraordinária BR-UY de 05/11/2014
Chile	Autorizado	Autorizado	Item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 08 e 09/06/2006 e item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 28 e 29/04/2009
Peru	Autorizado	Autorizado	Item 2.4 da Reunião Bilateral realizada em 2017
Venezuela	Autorizado	Autorizado	Item 2.1 da VIII Reunião Bilateral realizada em 05 e 06/03/2009.
Bolívia	Autorizado	Autorizado	Item 11.5 da XI Reunião Bilateral realizada em 16/03/2011
Guiana	Não acordado / não autorizado	Não acordado / não autorizado	

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

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

SEGURO RESP. CIVIL DANOS À 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 2.3 da Reunião Bilateral BR-AR realizada em 04 e 05/11/2025
Paraguai	Autorizado	Não autorizado	Item 1.3 da XXI Reunião Bilateral BR-PY realizada em 20 e 21/02/2003
Uruguai ¹	Autorizado	Não autorizado	Reunião Bilateral Extraordinária BR-UY de 05/11/2014
Chile ²	Autorizado	Não autorizado	Item 2.3 da Reunião Bilateral Extraordinária realizada em 13/06/2023
Peru	Não autorizado	Não autorizado	Item 2.2 da VII Reunião Bilateral realizada de 20 a 22/02/2013
Venezuela	Autorizado	Autorizado	Item 2.1 da VIII Reunião Bilateral realizada em 05 e 06/03/2009 e Item 2.3 da IV Reunião
Bolívia ³	Autorizado	Autorizado	Item 2.2 da XVII Reunião Bilateral realizada em 20 e 21/05/2024
Guiana	Não acordado / não autorizado	Não acordado / não autorizado	

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

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

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

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

Documentos obrigatórios para o transporte internacional

DOCUMENTOS DO MOTORISTA

- Documento de identidade (RG-RNE-Passaporte);
- Carteira Nacional de Habilitação (CNH) nas categorias "C" ou "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) emitida 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 6.038 de 8 de fevereiro de 2024, 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 transporte tem estabilidade no 1º quadrimestre de 2026

Dados comparam com o mesmo período de 2025; reduziu para 30% o volume de caminhões que voltam vazios da Argentina

Portos Secos no Brasil	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-abr 2025	jan-abr 2026	Δ	mar 2026	abr 2026	Δ	abr 2025	abr 2026	Δ	mai/2024 abr/2025	mai/2025 abr/2026	Δ
Itaqui	Alvear	AR	Importação	686	475	-30,76%	117	156	33,33%	173	156	-9,83%	1.434	1.354	-5,58%
			Exportação	249	177	-28,92%	47	67	42,55%	32	67	109,38%	1.149	669	-41,78%
			Total	935	652	-30,27%	164	223	35,98%	205	223	8,78%	2.583	2.023	-21,68%
			Impo vazio	3	4	33,33%	0	0	—	0	0	—	14	26	85,71%
			Expo vazio	273	299	9,52%	56	80	42,86%	77	80	3,90%	558	455	-18,46%
São Borja	Santo Tomé	AR	Importação	15.345	12.361	-19,45%	3.795	3.853	1,53%	4.167	3.853	-7,54%	47.816	40.977	-14,30%
			Exportação	23.957	20.885	-12,82%	6.568	5.714	-13,00%	6.186	5.714	-7,63%	69.317	73.870	6,57%
			Total	39.302	33.246	-15,41%	10.363	9.567	-7,68%	10.353	9.567	-7,59%	117.133	114.847	-1,95%
			Impo vazio	716	452	-36,87%	118	146	23,73%	217	146	-32,72%	2.042	1.749	-14,35%
			Expo vazio	171	153	-10,53%	30	42	40,00%	44	42	-4,55%	804	367	-54,35%
Porto Xavier	San Javier	AR	Importação	1.364	2.330	70,82%	1.069	674	-36,95%	744	674	-9,41%	4.177	8.436	101,96%
			Exportação	1.521	1.489	-2,10%	429	405	-5,59%	458	405	-11,57%	5.703	5.495	-3,65%
			Total	2.885	3.819	32,37%	1.498	1.079	-27,97%	1.202	1.079	-10,23%	9.880	13.931	41,00%
D. Cerqueira	B. de Irigoyen	AR	Importação	4.474	5.120	14,44%	1.518	1.572	3,56%	1.258	1.572	24,96%	12.515	14.328	14,49%
			Exportação	3.862	3.815	-1,22%	1.005	904	-10,05%	1.031	904	-12,32%	11.669	12.207	4,61%
			Total	8.336	8.935	7,19%	2.523	2.476	-1,86%	2.289	2.476	8,17%	24.184	26.535	9,72%
Uruguiana	P. de los Libres	AR	Importação	13.906	14.989	7,79%	4.302	4.388	2,00%	3.577	4.388	22,67%	49.713	49.849	0,27%
			Exportação	35.670	32.757	-8,17%	9.100	8.503	-6,56%	9.409	8.503	-9,63%	97.597	110.027	12,74%
			Total	49.576	47.746	-3,69%	13.402	12.891	-3,81%	12.986	12.891	-0,73%	147.310	159.876	8,53%
			Impo vazio	26.017	21.184	-18,58%	5.671	5.182	-8,62%	6.940	5.182	-25,33%	66.794	81.851	22,54%
			Expo vazio	3.564	4.149	16,41%	1.049	1.214	15,73%	792	1.214	53,28%	15.414	14.663	-4,87%
Porto Mauá	Alba Posse	AR	Importação	3	3	0,00%	1	0	-100,00%	1	0	-100,00%	286	77	-73,08%
			Exportação	1.075	823	-23,44%	243	211	-13,17%	230	211	-8,26%	2.261	2.818	24,64%
			Total	1.078	826	-23,38%	244	211	-13,52%	231	211	-8,66%	2.547	2.895	13,66%
Foz do Iguaçu	Puerto Iguazú	AR	Imp.PTN	10.904	13.082	19,97%	3.748	3.400	-9,28%	3.018	3.400	12,66%	34.496	38.884	12,72%
			Exp.PTN	3.695	3.377	-8,61%	886	915	3,27%	886	915	3,27%	9.962	11.385	14,28%
			Total	14.599	16.459	12,74%	4.634	4.315	-6,88%	3.904	4.315	10,53%	44.458	50.269	13,07%
Foz do Iguaçu	Ciudad del Este	PY	Imp.PIA	11.308	10.678	-5,57%	2.886	2.682	-7,07%	2.833	2.682	-5,33%	33.923	33.258	-1,96%
			Exp.PIA	24.645	25.270	2,54%	7.193	5.941	-17,41%	6.081	5.941	-2,30%	75.026	78.363	4,45%
			Imp.OPN.PIA	14.374	14.430	0,39%	4.263	3.254	-23,67%	3.992	3.254	-18,49%	49.718	55.090	10,80%
Foz do Iguaçu	P. Iguazú/C. del Este	AR/PY	Total	50.327	50.378	0,10%	14.342	11.877	-17,19%	12.906	11.877	-7,97%	158.667	166.711	5,07%
			Total PIA+PTN	64.926	66.837	2,94%	18.976	16.192	-14,67%	16.810	16.192	-3,68%	203.125	216.980	6,82%
Santa Helena	Porto Índio	PY	Importação	7.114	8.379	17,78%	2.217	2.353	6,13%	1.635	2.353	43,91%	27.452	30.227	10,11%
			Exportação	276	159	-42,39%	22	8	-63,64%	56	8	-85,71%	934	1.202	28,69%
			Total	7.390	8.538	15,53%	2.239	2.361	5,45%	1.691	2.361	39,62%	28.386	31.429	10,72%

 ABTI Associação Brasileira de Transportes				Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês mês anterior / mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual)		
Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	jan-abr 2025	jan-abr 2026	Δ	mar 2026	abr 2026	Δ	abr 2025	abr 2026	Δ	mai/2024 abr/2025	mai/2025 abr/2026	Δ
Guaira	Salto del Guaira	PY	Importação	7.006	6.961	-0,64%	2.051	1.783	-13,07%	1.499	1.783	18,95%	25.834	26.779	3,66%
			Exportação	1.154	2.494	116,12%	653	531	-18,68%	282	531	88,30%	4.056	7.033	73,40%
			Total	8.160	9.455	15,87%	2.704	2.314	-14,42%	1.781	2.314	29,93%	29.890	33.812	13,12%
Aceguá	Aceguá	UY	Importação	873	1.300	48,91%	368	208	-43,48%	187	208	11,23%	2.392	4.209	75,96%
			Exportação	280	400	42,86%	72	128	77,78%	72	128	77,78%	1.125	1.443	28,27%
			Total	1.153	1.700	47,44%	440	336	-23,64%	259	336	29,73%	3.517	5.652	60,71%
Barra do Quaraí	Bella Unión	UY	Importação	0	13	—	3	0	-100,00%	0	0	—	1	13	1200,00%
			Exportação	27	22	-18,52%	5	3	-40,00%	11	3	-72,73%	84	64	-23,81%
			Total	27	35	29,63%	8	3	-62,50%	11	3	-72,73%	85	77	-9,41%
			Impo vazio	74	125	68,92%	32	28	-12,50%	26	28	7,69%	289	366	26,64%
			Expo vazio	78	28	-64,10%	4	6	50,00%	1	6	500,00%	743	522	-29,74%
Chuí	Chuy	UY	Importação	2.412	2.062	-14,51%	547	489	-10,60%	595	489	-17,82%	7.078	6.515	-7,95%
			Exportação	8.946	8.915	-0,35%	2.638	2.239	-15,13%	2.210	2.239	1,31%	29.025	29.115	0,31%
			Total	11.358	10.977	-3,35%	3.185	2.728	-14,35%	2.805	2.728	-2,75%	36.103	35.630	-1,31%
Jaguarão	Rio Branco	UY	Importação	4.272	4.109	-3,82%	1.083	1.125	3,88%	972	1.125	15,74%	14.684	13.860	-5,61%
			Exportação	6.554	6.899	5,26%	2.117	1.768	-16,49%	1.653	1.768	6,96%	20.327	21.967	8,07%
			Total	10.826	11.008	1,68%	3.200	2.893	-9,59%	2.625	2.893	10,21%	35.011	35.827	2,33%
Quaraí	Artigas	UY	Importação	354	290	-18,08%	100	47	-53,00%	34	47	38,24%	2.394	2.180	-8,94%
			Exportação	70	138	97,14%	52	27	-48,08%	13	27	107,69%	330	432	30,91%
			Total	424	428	0,94%	152	74	-51,32%	47	74	57,45%	2.724	2.612	-4,11%
			Impo vazio	62	101	62,90%	44	19	-56,82%	15	19	26,67%	214	250	16,82%
			Expo vazio	263	228	-13,31%	73	35	-52,05%	42	35	-16,67%	1.480	1.428	-3,51%
Santana do Livramento	Rivera	UY	Importação	1.782	1.881	5,56%	589	419	-28,86%	311	419	34,73%	5.805	5.062	-12,80%
			Exportação	2.149	2.555	18,89%	778	673	-13,50%	577	673	16,64%	7.137	7.362	3,15%
			Total	3.931	4.436	12,85%	1.367	1.092	-20,12%	888	1.092	22,97%	12.942	12.424	-4,00%
Corumbá	Puerto Suárez	BO	Importação	4.730	4.552	-3,76%	1.408	807	-42,68%	993	807	-18,73%	19.448	17.784	-8,56%
			Exportação	9.875	9.799	-0,77%	2.812	2.600	-7,54%	2.530	2.600	2,77%	29.158	29.479	1,10%
			Total	14.605	14.351	-1,74%	4.220	3.407	-19,27%	3.523	3.407	-3,29%	48.606	47.263	-2,76%
Mundo Novo	Salto del Guaira	PY	Importação	1.590	3.692	132,20%	1.061	783	-26,20%	306	783	155,88%	4.121	10.134	145,91%
			Exportação	4.778	4.050	-15,24%	1.324	1.308	-1,21%	1.553	1.308	-15,78%	15.197	15.531	2,20%
			Total	6.368	7.742	21,58%	2.385	2.091	-12,33%	1.859	2.091	12,48%	19.318	25.665	32,86%

TRIC em números - (abril)

Empresas brasileiras autorizadas						
AR	BO	CL	PY	PE	UY	VE
699	216	470	482	128	492	19
Empresas estrangeiras autorizadas						
AR	BO	CL	PY	PE	UY	VE
627	368	221	345	74	164	5
Tripartite						
UY (BR/AR): 24			AR (BR/CL): 10			



Imagem criada com auxílio de inteligência artificial

Fonte: <https://dados.antt.gov.br/dataset/empresas-habilitadas-tric/resource/a14d0e93-c550-4112-898f-596f63255140>

aniversariantes

15 anos  Curitiba/PR Países atendidos Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai	20 anos  Cerquillo/SP Países atendidos Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai e Uruguai	25 anos  São Paulo/SP Países atendidos Argentina	53 anos  Fundação 20/09/1973 Do nascimento no Rio de Janeiro ao estabelecimento em Uruguiana, a ABTI constrói, ao longo de 53 anos, uma trajetória de defesa do transporte rodoviário internacional brasileiro. Com presença nas fronteiras e atuação nos grandes temas do Mercosul, seguimos fiéis ao propósito que nos deu origem: representar, integrar e fortalecer o setor transportador internacional.
--	---	--	--

feriados internacionais

							
julho							
quinta, 09 Dia da Independência Argentina sexta, 10 Feriado Ponte	Sem feriados	Sem feriados	quinta, 16 Nossa Senhora do Carmo	Sem feriados	quinta, 23 Dia da Força Aérea do Peru terça, 28 Dia da Independência quarta, 29 Dia da Independência	sábado, 18 Juramento da Constituição do Uruguai	domingo, 05 Dia da Independência sexta, 24 Aniversário de Simón Bolívar
agosto							
segunda, 17 Dia do General José de San Martín	quinta, 06 Dia da Independência Boliviana sexta, 07 Feriado Nacional Adicional	Sem feriados	sábado, 15 Assunção de Maria	sábado, 15 Fundação de Assunção	quinta, 06 Batalha de Junín domingo, 30 Santa Rosa de Lima	terça, 25 Independência do Uruguai	Sem feriados
setembro							
Sem feriados	Sem feriados	segunda, 07 Dia da Independência	sexta, 18 Dia da Independência Chilena sábado, 19 Dia do Exército Chileno	terça, 29 Dia da Batalha de Boquerón	Sem feriados	Sem feriados	Sem feriados



Agora temos
novos
destinos
para você viajar!



Confira todos os novos trechos em nosso Instagram @planalto.transportes

AILOS
SISTEMA DE COOPERATIVAS



Crédito para realizar seus planos

Linhas com condições atrativas, ideais tanto para necessidades do dia a dia quanto para objetivos de longo prazo.

Financiamento de Caminhões*

Veículos novos e usados com até 20 anos-modelo.

Implementos e Equipamentos*

Flexibilidade para a aquisição de conjuntos ou de bens individualmente, como semirreboque, graneleiro, sider, baú frigorífico, prancha, entre outros.

Soluções para os seus bens

Seguros personalizados, facilitação de burocracias de frete, sistemas para gestão de frota, câmbio e muito mais.

Conheça nossa
cooperativa:



TRANSPOCRED
COOPERATIVA AILOS

*Percentual de financiamento de acordo com a idade do bem e mediante avaliação. Consulte as condições para novos e usados.

*Sujeito a análise de crédito.