ANO XV - EDIÇÃO 60 - 2º TRIMESTRE 2021

revista Cenário do Transporte

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

Mala Direta Postal Básica
9912341225-DR/RS
ABTI
CORREIOS

Mercosul gerou desenvolvimento e emprego nos Países sócios

Indefinições obrigam a prorrogação da concessão da Mercovia

Entre em contato conosco!

Estamos à disposição para atendê-lo.

Gladys Vinci
Diretora Executiva
internacional@abti.org.br
skype: internacional.abti

Gladenir Vargas
Secretária Executiva
secretaria@abti.org.br
skype: secretaria.abti
Ramal: 204

Diana Espindola
Registros e Licenças
licencas@abti.org.br
skype: licencas.abti
Ramal: 203

Taciana Machado
Registros e Licenças
apoio@abti.org.br
skype: apoio.abti
Ramal: 205

ABTI

Amarildo Fernandes
Finanças
financeiro@abti.org.br
skype: financeiro.abti
Ramal: 207

Paulo Rocha
Comercial
projetos@abti.org.br
skype: projetos.abti
Ramal: 207

Gabrielly Correia
Assistente Executiva
executivo@abti.org.br
skype: executivo.abti
Ramal: 200

Katielli Saraiva
Comunicação e Marketing
imprensa@abti.org.br
skype: imprensa.abti
Ramal: 202

Rua General Bento Martins, 2350 - Uruguaiana/RS - Brasil - Fone +55 (55) 3413.2828 - abti@abti.org.br

associacaoabti | associacaoabti | associacaoabti | abti | associacaoabti

"O Transporte estava bastante preparado, quando da implantação do Mercosul"

Mercosul 30 anos: temos muito a comemorar

A edição nº 60 de Cenário do Transporte destaca os 30 anos de Mercosul, celebrados em março deste ano. Mesmo que esta marca seja alcançada num tempo tão conturbado pela pandemia, é indispensável observar que a criação deste bloco econômico consolidou uma agenda de união entre os povos desta parte da América.

Antes mesmo da assinatura do Tratado de Assunção, os transportadores rodoviários internacionais já exerciam uma integração econômica regional por meio de seus veículos. Haviam celebrado acordos importantes ao longo de mais de duas décadas, a tal ponto que um ano antes do Mercosul já havia sido criado o ATIT – Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, de alcance até mais abrangente entre as nações sul-americanas, e que foi adotado de imediato pelo Mercosul.

Podemos afirmar que o Transporte estava bastante preparado, quando da implantação do Mercosul, fato que contribuiu para consolidar ainda mais seu protagonismo ao longo destas três décadas.

Circunstancialmente temos verificado nos últimos dez anos uma redução apreciável do volume de negócios do Brasil com os demais sócios, sobretudo com a Argentina. Porém, em sentido inverso, a participação do modal rodoviário na transferência de bens, paradoxalmente, continuou crescendo. Tal fato é uma reafirmação da eficiência do modal e o reconhecimento de sua importância para o abastecimento dos países. E isso ficou ainda mais evidente durante este ano de pandemia, quando o transporte rodoviário internacional de cargas cresceu de 20 a 30%. Por tudo isso, temos muito a comemorar neste tempo.

Tal como já mencionei acima, estamos vivendo uma experiência única nos últimos 15 meses. A pandemia exigiu uma grande mobilização da ABTI para manter a fluidez do transporte nas fronteiras. As exigências sanitárias adotadas pelos países foram, em sua maior parte, medidas unilaterais e de emergência, impondo imediatas providências ao setor privado. Para atender as politicas de controle da saúde dos tripulantes, testes anti-covid passaram a ser exigidos, primeiro pelo Uruguai, e mais adiante, por Chile e Argentina. Em todos estes episódios, lá estava a ABTI para articular meios para atender as exigências, ao mesmo tempo em que desde o início nossa Entidade demandou por prioridade para a vacinação dos motoristas, por se tratar de profissionais com maior exposição aos riscos de contágio.

Ao cabo de todos os acontecimentos constata-se a efetividade de nossa Associação para proteger os profissionais do transporte. E os resultados começam a ganhar contorno. Nossa revista registra estes acontecimentos, que certamente entram para a história do setor, neste período inusitado da vida de todos os cidadãos do Mercosul.

Francisco Carlos Gonçalves Cardoso
Presidente da ABTI

Matéria de Capa

19

O modal rodoviário cresce, mesmo diante de um Mercosul desaquecido

Num balanço dos 30 anos do bloco econômico constata-se que o transporte tem oferecido um serviço resiliente diante das dificuldades de harmonização de mercado entre os países

Demolição do prédio antigo é o primeiro passo da construção da nova sede da ABTI

06

Mercosul divulga Estatuto da Cidadania comum aos países

10-12

Exigências de testes PCR e início da vacinação de motoristas marcam o enfrentamento à pandemia no transporte internacional

16-17

Sumário

ANO XV - EDIÇÃO 60 - 2021

GERAIS
NTC presta homenagem a José Schwanck **07**

GERAIS
Ministério da Infraestrutura confirma ponte internacional em Porto Xavier **07**

ENTREVISTA
Deputado federal Heitor Schuch analisa o baixo protagonismo do Parlasul **10-12**

GERAIS
COLFAC Uruguaiana avança em propostas para qualificar atendimento ao comércio exterior **18**

GERAIS
SETCERGS, com apoio da ABTI, promove 1º Encontro do Mercosul **18**

ASSOCIADOS
JSL compra Marvel e amplia negócios no transporte de frigorificados **30**

ASSOCIADOS
Gafor comemora 70 anos **30**

INTERNACIONAL
Concessão da Mercovia segue indefinida **31**

RECURSOS HUMANOS
ABTI realiza campanha para uso de máscaras **32-33**

FLUXO DO TRIC
Confira o movimento do transporte internacional de 2020 em todas as fronteiras do Mercosul **36-37**

GERAIS
Transportador Paulo Caleffi assume como deputado federal **38**

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

DIRETORIA EXECUTIVA
Presidente
Francisco Carlos G. Cardoso
Vice-Presidente
Glademir Zanette
Diretor Administrativo
José Paulo Silveira
Diretor de Assuntos Políticos
Jorge Antônio Lanzanova
Diretores de Relações Institucionais
Urubatan Helou
Sergio Maggi Junior

CONSELHO DIRETOR
Diretores
Ezequiel Roman
Marcos Egídio Battistella
Lenoir Gral
Juan Carlos Castro Pastor
Fernando Cordenonsi
Osni Roman
Clóvis Dall'Agnol

CONSELHO FISCAL
Presidente do Conselho Fiscal
Paulo Cesar Maia Oliveira
Conselheiro Fiscal Efetivo
Nolar Vicente Sauer
Valmor Scapini
Conselheiro Fiscal Suplente
José S. Schwanck (em memória)
Edgardo José Gasparrini

CONSELHO EDITORIAL ABTI
Diretor Administrativo
José Paulo Silveira
Diretora Executiva
Gladys Vinci
Secretária Executiva
Gladenir Vargas
Jornalismo
Katielli Saraiva

COMERCIAL
Paulo Rocha
projetos@abti.org.br

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

PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃO
Plus Comunicações

ARTE
Gilnei da Costa Cunha

IMPRESSÃO
Kunde Indústrias Gráficas Ltda.

Tiragem desta Edição
3.000 exemplares

SEDE PRÓPRIA

Demolição é a primeira providência da obra

Ainda no mês de junho estará concluída a primeira etapa de construção da sede própria da ABTI. Trata-se da demolição da casa de alvenaria que ocupava o terreno. Ainda que tenha sido mais trabalhoso, de forma sustentável, todos os materiais que poderiam ser reaproveitados ou reciclados foram retirados com os cuidados necessários. A edificação existente no terreno não apresentava condições para sustentar o novo projeto.

Atendendo a legislação da cidade de Uruguaiana, a retirada das árvores observou os critérios necessários e levou em conta o projeto e a segurança de todos. Foram removidas aquelas que afetavam a estrutura dos muros, pois parte dele havia sido derrubado devido ao afloramento de raízes e à extensão de galhos pesados que cresceram de forma irregular.

Gladys Vinci, diretora executiva da ABTI, que está conduzindo os trabalhos que envolvem a edificação da sede, já vislumbra a nova etapa de providências. Metaforicamente, diz ter por meta trazer ao material (prédio – estrutura) aquilo que a Associação tem feito em seus serviços: "a nova sede pretende ter o perfil dos cuidados que já temos e prestamos aos transportadores.

Será um ambiente harmônico, acolhedor, atual, inovador, com visão", conclui ela.

Ministério da Infraestrutura confirma ponte internacional em Porto Xavier/RS

Edital será publicado em 2022

Em 16 de março o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, recebeu parlamentares do Rio Grande do Sul e prefeitos da região Oeste do Estado para tratar do andamento de obras de infraestrutura no estado, entre elas a Ponte Internacional Porto Xavier/San Javier.

Segundo Tarcísio, o anteprojeto da ponte já está em andamento e foi confirmado que o edital de construção da ponte internacional será publicado no início de 2022. A obra faz a ligação entre o estado gaúcho e o país argentino sobre o rio Uruguai, na BR-392.

Também neste encontro foi debatido o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) em novo trecho da BR-392 Santo Ângelo/Santa Maria, e a contratação do EVTEA- Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental no trecho da BR-472 Porto Xavier/São Borja.

A confirmação da construção da travessia em Porto Xavier põe fim a uma disputa de priorização com a cidade de Porto Mauá, que também aspira substituir as balsas por uma ponte. A fronteira Brasil – Argentina tem uma extensão de 1.261 km. Esta será a quarta ponte internacional entre os dois países, sendo a terceira no RS. A mais próxima situa-se em São Borja, a 170 km por via rodoviária.

NTC concede a Medalha de Mérito do Transporte para José Schwanck (in memorian)

A NTC & Logística promoveu em 10 de maio a cerimônia de condecoração da Medalha de Mérito do Transporte NTC 2021. A distinção é concedida a pessoas ou organizações que por meio de sua atuação contribuíram ao setor de transporte rodoviário de cargas. O evento foi realizado no formato de videoconferência.

Durante a cerimônia, a neta de Schwanck, Maria Antônia, em nome da família agradeceu a homenagem. Ela assinalou que José Schwanck foi um desbravador de fronteiras, iniciando no transporte rodoviário nos anos 60 e logo, como um visionário que era, vislumbrou o transporte internacional de cargas.

A neta resgatou uma menção de agradecimento protagonizada pelo transportador quando recebeu uma homenagem como Empresário do Ano em 2007, pela Associação de Administradores de Uruguaiana: "Me emociona e engrandece receber esta honraria, pois mesmo não sendo formado em administração, com serenidade, dedicação e experiência e a graça de Deus, venci muitos desafios ao longo destes anos. É necessário muito trabalho, coragem e ética para alcançar o sucesso em qualquer empreendimento."

A Medalha foi entregue pelo presidente do Conselho Fiscal da ABTI, Paulo César Maia, à esposa de Schwanck, Vanilda Schwanck

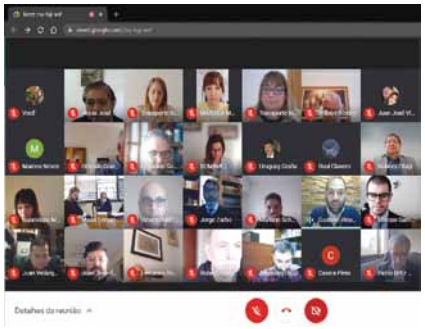
Francisco Cardoso, presidente da ABTI, em nome da Diretoria e associados da Entidade, agradeceu ao presidente da NTC pela distinção feita a um pioneiro do Transporte Internacional. "Além de um grande amigo de todos nós, foi um grande empresário e parceiro do setor, suas ações sempre voltadas para o desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil". Segundo Cardoso, Schwanck possuía uma mente brilhante e um olhar visionário, tendo sido o responsável pela transferência da sede da ABTI para Uruguaiana, para melhor atender as necessidades do TRIC na fronteira. "Nos deixou um grande legado, mostrando que competência e perseverança podem andar juntas", concluiu Cardoso.

José Schwanck presidiu a Associação por dois mandatos, de 1998 à 2001, tendo participado de todas as gestões da Entidade.

Reunião do Subgrupo Nº 5 do Mercosul

Os tradicionais encontros do Subgrupo 5 do Mercosul estão prestes a atingir as 60 edições, evidenciando que seu calendário observou a regularidade semestral prevista, desde sua constituição, junto com o Mercosul. A pandemia tornou estes eventos virtuais, por videoconferência. A 59ª reunião ocorreu nos dias 10 a 11 de junho.

Na agenda, temas recorrentes. (veja quadro). A dificuldade de avanço em assuntos importantes, assim como a percepção da ausência de convergência, tem causado inquietação ao setor privado. A representação do Condesul, de consenso, em vez de expressar posição diante de pautas específicas da Reunião, optou por manifestar o descontentamento dos transportadores com a lentidão dos encaminhamentos, em postergações que comprometem o desempenho desta atividade, assim como pelo anacronismo das tratativas. De novo na 59ª Reunião, a proposta de se desenvolver uma página na internet com dados técnicos do setor.



A seguir transcrevemos o documento emitido pelo Condesul para os representantes do SGT 5 do Mercosul.

"Mais uma vez, estamos todos aqui, diante de nossos interlocutores no Mercosul, atentos e esperançosos, em um encontro com muitos assuntos que vêm sendo discutidos há anos, poucos avanços e, infelizmente, SEM resposta efetiva aos documentos apresentados por este Conselho.

Retornos que afetam todos aqueles que precisam realizar suas atividades em um ambiente inóspito e totalmente prejudicado e agravado pela COVID.

Lembramos a todos que o transporte terrestre não é ferro e pneus ou meras cargas, pedimos novamente que tenham a sensibilidade de entender que o transporte depende das pessoas.

Claro que as medidas sanitárias são relevantes, mas essas medidas não são os únicos problemas que tanto afetam o setor.

O diálogo pretendido, aquele que efetivamente permite a integração, deve ser franco e fluente. Não pode continuar sendo uma estrada em péssimo estado. Precisa ter a agilidade e a fluidez de uma autoestrada."

Agenda da Reunião

(assuntos do modal rodoviário de cargas)

2.- Transporte de Mercadorias Perigosas.
2.1 - Situação do processo de atualização do Contrato para facilitação do Transporte de mercadorias perigosas após a aprovação da Decisão CMC nº 15/19.
2.2 - Requisitos para Elaboração do Arquivo de Emergência.
2.3 - Harmonização dos procedimentos de controle do transporte rodoviário de mercadorias perigosas.
2.4 - Folheto informativo sobre transporte terrestre de mercadorias perigosas.
2.5 - Regulamento para o controle periódico de tanques e equipamentos de transporte a granel de bens.
3.- Pesos e dimensões dos veículos de transporte terrestre.
3.1 - Utilização de pneus superlargos nos eixos dianteiros com suspensão a ar em autocarro.
3.2 - Tolerâncias.
3.4 - CITV para veículos especiais.
3.5 - Acoplador de quatro eixos.
4.- Questões derivadas do Subgrupo de Trabalho Nº 3 "Regulamentos Técnicos" e Avaliação de Conformidade - Comissão da Indústria Automotiva.
4.1 - Limitadores de velocidade.
5.- Integração de informações de transporte de passageiros e carga.
5.1 - Relatório de andamento do projeto.
5.2 - Criação de um site do SGT Nº 5.
6.- Identificação Eletrônica de Veículos - RFID.
7.- Seguros na área do Mercosul.
7.1 - Seguro saúde para motoristas em viagens internacionais.
8.- Outros Negócios.
8.1 - Operador Logístico / Operador Econômico Autorizado (AEO).
8.2 - Sistema de carregamento de veículos elétricos.
8.3 - Carteira de motorista.
8.4 - Criação de uma Comissão de "Segurança no Transporte".
8.5 - CITV não obrigatório para veículos com menos de um ano de fabricação.
9.-Impacto da COVID-19 no Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros.
10.- Plano de ação para revisar a estrutura institucional do Mercosul (Decisão CMC Nº 19/19 de 4 de dezembro de 2019).
13.- Programa de Trabalho 2021 - 2022.
14.- Participação do International Transport Forum (ITF).

Qual é o melhor regime tributário para uma transportadora?

A dúvida parece simples, mas a resposta é complexa e demanda diversos estudos e levantamentos junto aos empresários do transporte

Escolher o modelo de tributação, não é exclusividade de análise na abertura das atividades empresariais, mas também de negócios já consolidados por anos no mercado, e que tiveram suas operações alteradas e expandidas, fazendo com que seja repensado o regime utilizado atualmente, é o mais conveniente para a organização, em observância exatamente da atividade operacional, em especial o frete internacional de cargas e suas características de tributação e oportunidades de recuperação de créditos tributários autorizados pela legislação em vigor.

Assim, é possível uma vez por ano, optar por mudá-lo, podendo desta forma recolher uma carga tributária menor em virtude das possibilidades que um novo regime tributário possa ofertar, bem como utilizar para desconto, compensação e/ou ressarcimento créditos tributários autorizados por lei nas operações e prestações de serviço de transporte internacional.

A análise não se limita apenas a compor os créditos tributários que devem ser levados em conta, mas também a carga tributária que envolve especificadamente cada regime e o volume de trabalho contábil que demanda de Empresa especializada no recolhimento de impostos pelo regime não cumulativo do lucro real por exemplo. Em se tratando de carga tributária, a carga do transporte no Brasil é uma das maiores do mundo, o que acaba causando muitos entraves para o desenvolvimento deste segmento, dúvidas e equívocos no aproveitamento de possíveis créditos tributários originários de suas operações.

O problema disso acaba se refletindo nos produtos transportados, que são computados no valor dos itens transportados. O ônus tributário decorrente disso, acaba afetando a eficiência da produção e circulação de mercadorias e por consequência em toda cadeia econômica do País.

Mesmo assim é possível fazer um planejamento tributário que minore os impactos da carga tributária, e um planejamento empresarial que trate de outros assuntos também problemáticos na empresa, devendo sempre buscar o acompanhamento de especialistas na área e com experiência comprovada para evitar problemas futuros nas Auditorias da Receita Federal do Brasil.

Curitiba | PR
Rua Fagundes Varela, 607 Jardim Social
(41) 3029-3337

São Paulo | SP
Alameda dos Jurupis, 452 - Moema
(11) 2501-9750
(11) 2501-9780
(11) 2501-9729

Goiânia | GO
Rua Três, 1022
Setor Oeste
(62) 3093-6934
(62) 3093-7901

Sorocaba | SP
Av. Antônio Carlos Comitre, 540
Sorocaba – SP
(15) 3357-1382
(15) 3357-1372

Filial | Cascavel | PR
Rua Minas Gerais, 1932
Centro
(45) 3035-6599
(45) 3038-6593

COMPASSE

www.compasse.com.br | (41) 3029 - 3337

Estatuto da Cidadania do Mercosul

Ao ensejo dos 30 anos foi feita a divulgação de uma compilação de acordos e normativas do Mercosul que embasam os direitos e benefícios das pessoas dos Estados Partes. A este trabalho, que prosseguirá sendo aperfeiçoado pelas resoluções dos países membros, atribuiu-se o conceito de Estatuto da Cidadania.

Em 2010 o Conselho do Mercado Comum decidiu promover a formação progressiva de um Estatuto da Cidadania do Mercosul que reúna um conjunto de direitos e benefícios em favor dos nacionais dos Estados Partes do Mercosul.

Na ocasião, o Conselho do Mercado Comum destacou a importância de avançar, rumo ao trigésimo aniversário da assinatura do Tratado de Assunção, no aprofundamento da dimensão social e cívica do processo de integração com vistas a um desenvolvimento sustentável, com justiça, inclusão social, em benefício dos nacionais dos Estados Partes do Mercosul. Nesse sentido, estabeleceu um Plano de Ação com o objetivo de concretizar a implementação de uma política de livre circulação de pessoas na região; igualdade de direitos e liberdades civis, sociais, culturais e econômicas para os nacionais dos Estados Partes do Mercosul e igualdade de condições de acesso ao trabalho, saúde e educação.

O Estatuto compila direitos e benefícios em favor dos nacionais, cidadãos e residentes dos Estados Partes do Mercosul; contemplados no atual acervo jurídico do Mercosul, cujo alcance depende das respectivas legislações nacionais e da especificidade dos diversos instrumentos. Desta forma, o Estatuto permite tornar visíveis e promover esses direitos e benefícios.

Links para download: https://www.mercosur.int/pt-br/estatuto-cidadania-Mercosul/

Principais aspectos do Estatuto

Circulação de pessoas

Em matéria de circulação de pessoas, as normas vigentes do Mercosul estabelecem os seguintes direitos e benefícios:

• Os nacionais de um estado parte do Mercosul que desejem residir no território de outro estado parte poderão obter no estado parte receptor:

- residência temporária de até dois (2) anos sem necessidade de comprovar a atividade que vão realizar (estudo, trabalho, etc), sendo suficiente motivo acomprovação de sua nacionalidade; e

- residência permanente, mediante a apresentação da solicitação respectiva, nos 90 dias anteriores ao vencimento da residência temporária.

- Os nacionais de um estado parte do Mercosul que obtenham residência em outro estado parte têm direito à igualdade de tratamento em relação aos nacionais do estado parte receptor em matéria de direitos e liberdades civis, sociais, culturais e econômicas, bem como no que tange à aplicação da legislação trabalhista, especialmente em matéria de remuneração, condições de trabalho e seguro social.

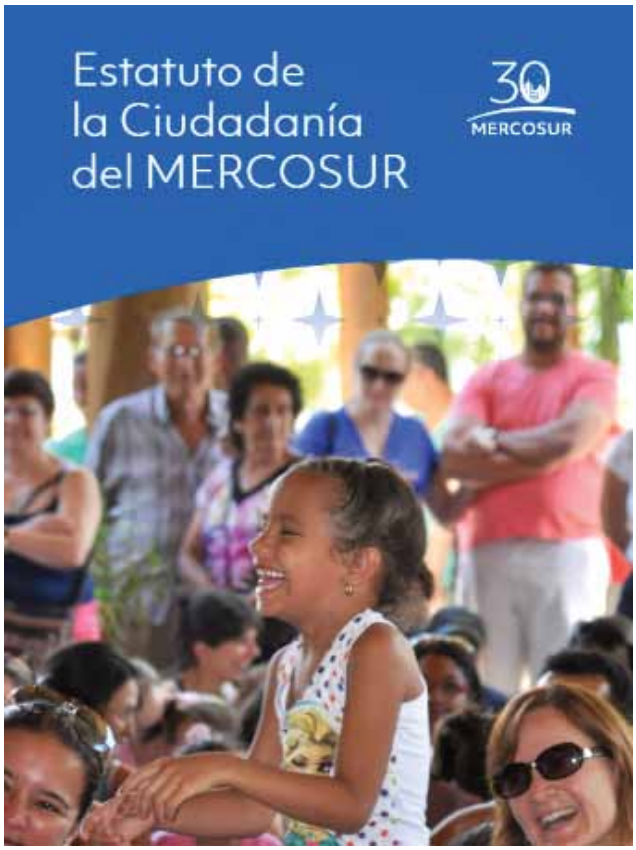
• Os nacionais de um estado parte do Mercosul que obtenham residência em outro estado parte podem, nas condições estabelecidas nas leis que regulamentam seu exercício:

- trabalhar e exercer toda atividade lícita; peticionar às autoridades; entrar, permanecer, transitar e sair do território desse estado parte; associar-se para fins lícitos; e professar livremente seu culto;

- transferir recursos livremente ao seu país de origem.

• Os empresários nacionais dos estados partes poderão estabelecer-se no território de qualquer dos outros estados partes para o exercício de suas atividades, sem outras restrições além daquelas emanadas das disposições que regulem as atividades exercidas pelos empresários no estado parte receptor, sendo agilizados os trâmites relativos à outorga de suas autorizações para residência, bem como de seus documentos trabalhistas e de identidade.

• Os nacionais de um estado parte do Mercosul que realizarem trâmites imigratórios para a solicitação de vistos, renovação de prazo de



estada e concessão de permanência em outro estado parte serão dispensados de apresentar a tradução dos seguintes documentos:
- Passaporte;
- Cédula de Identidade;
- Certidões de nascimento e casamento;
- Atestado negativo de antecedentes penais.

• Os residentes de um estado parte do Mercosul podem circular livremente pelo território dos demais estados partes com seus veículos comunitários particulares em viagem de turismo.

• Os nacionais de um estado parte do Mercosul têm direito a que seja reconhecida a validade dos documentos de retorno emitidos por suas representações consulares em caso de furto, perda ou extravio de seus documentos de viagem, a fim de transitar pelo território de outro estado parte para retornar ao país de sua nacionalidade, sem necessidade de visto prévio.

Integração fronteiriça

Em matéria de integração fronteiriça, as normas vigentes do Mercosul estabelecem os seguintes direitos e benefícios:

• Adotar e articular normas e procedimentos comuns relativos à circulação dos trabalhadores nas zonas de fronteira e levar a cabo as ações necessárias para melhorar as oportunidades de emprego e as condições de trabalho e de vida desses trabalhadores, nos termos dos acordos específicos para essa população, tendo como base os direitos reconhecidos nos acordos de residência e imigração vigentes.

Além disso, os estados partes assinaram, em 4 de dezembro de 2019, o "Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas", que não está vigente. Uma vez em vigor, esse Acordo permitirá, sob as condições nele estabelecidas que, por exemplo, os titulares de um Documento de Trânsito Vicinal Fronteiriço possam aceder a estabelecimentos públicos de ensino do outro lado da fronteira, em condições de gratuidade e de reciprocidade; contar com uma faixa exclusiva ou prioritária nos postos de controle fronteiriço das localidades fronteiriças vinculadas; ou possam levar consigo mercadorias ou produtos de subsistência destinados ao consumo pessoal ou familiar, sem estarem sujeitos ao registro de declaração de importação e exportação nem ao pagamento de gravames aduaneiros.

> Os direitos e benefícios foram organizados em dez eixos temáticos que constituem o Estatuto dos Cidadãos do Mercosul. numa perspectiva transversal dos direitos humanos, igualdade e não discriminação

Cooperação judicial

• Os cidadãos e os residentes permanentes de um estado parte fruirão, nas mesmas condições que os cidadãos e residentes permanentes de outro estado parte, do livre acesso à jurisdição em tal estado para a defesa de seus direitos e interesses, não podendo ser imposta nenhuma caução ou depósito, seja qual for sua denominação, em razão de sua qualidade de cidadão ou residente permanente de outro estado parte.

Emprego e trabalho

No âmbito dos direitos individuais, sobre:

• não discriminação; igualdade de oportunidades e de tratamento entre mulheres e homens; igualdade de oportunidades e de tratamento para trabalhadores com deficiência; melhoria das condições laborais para trabalhadores migrantes e fronteiriços; eliminação do trabalho forçado ou obrigatório; prevenção e erradicação do trabalho infantil e proteção ao trabalhador adolescente; direitos dos empregadores; duração da jornada de trabalho; descanso, férias anuais e dias feriados; gozo de licenças remuneradas e não remuneradas; remuneração e salário mínimo e proteção contra a demissão;

No âmbito dos direitos coletivos, sobre;

- liberdade sindical; negociação coletiva; exercício do direito de greve; promoção e desenvolvimento de procedimentos preventivos e de autocomposição de conflitos e diálogo social;

Seguridade social

• Os trabalhadores de um estado parte do Mercosul que prestem ou tenham prestados serviços em quaisquer dos estados partes poderão acessar os direitos à previdência social em igualdade de direitos e obrigações com os nacionais dos referidos estados partes.

• Os trabalhadores de um estado parte do Mercosul têm direito a que os períodos de seguro ou contribuição cumpridos no território de outros estados partes sejam considerados para a concessão das prestações por velhice, idade avançada, invalidez ou morte, nas condições estabelecidas no Acordo Multilateral de Previdência Social do Mercosul e seu Regulamento Administrativo.

• Os trabalhadores de um estado parte do Mercosul que forem deslocados temporariamente por motivo de trabalho a outro estado parte poderão acessar, para si, seus familiares e assemelhados, as prestações de saúde nas condições previstas no Acordo Multilateral de Previdência Social do Mercosul.

Educação

Os estudantes dos estados partes do Mercosul poderão obter o reconhecimento dos títulos e certificados de estudos de nível primário/fundamental/básico e médio/secundário, expedidos por instituições educativas oficialmente reconhecidas, para prosseguir com seus estudos de nível superior, como também para fins da mobilidade acadêmica entre os estados partes do Mercosul.

Os estudantes de um estado parte têm direito ao reconhecimento de seus títulos e diplomas de graduação universitários, expedidos por instituições de educação superior oficialmente reconhecidas, unicamente para a realização de estudos de pós-graduação acadêmica em outro dos estados partes.

Transporte

• Os titulares de uma licença habilitadora para dirigir veículos automotivos expedida pela autoridade de trânsito competente em um estado parte do Mercosul têm direito ao reconhecimento de sua licença pelos demais estados partes.

• Os residentes de um Estado parte do Mercosul que forem danificados em acidentes de trânsito ocorridos em território de outro estado parte que gerarem responsabilidade civil terão direito de optar por iniciar a ação nos tribunais do estado parte:
- onde ocorreu o acidente;
- do domicílio do demandado; e
- do domicílio do demandante.

Comunicações

Não há destaques relevantes. Falta entrar em vigor a eliminação da cobrança de encargos de roaming internacional.

Defesa do consumidor

Nas relações de consumo realizadas por comércio eletrônico através da internet, os consumidores têm direito a informações claras, precisas, suficientes e de fácil acesso sobre o fornecedor do produto ou serviço; sobre o produto ou serviço ofertado; a respeito das transações eletrônicas realizadas. Entre as informações que devem ser fornecidas aos consumidores se incluem, entre outros, os procedimentos para cancelamento da contratação, devolução, troca do produto e/ou informação sobre a política de reembolso; advertências sobre possíveis riscos do produto ou serviço; o prazo e demais condições a que está sujeita a garantia legal e/ou contratual e a política de privacidade aplicável aos dados pessoais. Tais obrigações são aplicáveis a todo fornecedor radicado ou estabelecido em algum dos estados partes do Mercosul.

Direitos políticos e acesso aos órgãos do Mercosul

Qualquer particular dos estados partes do Mercosul tem direito a que o Parlamento do Mercosul receba, examine e, se for o caso, canalize aos órgãos decisórios suas petições relacionadas a atos ou omissões dos órgãos do Mercosul.

Acordos e normativas mencionados nesta compilação que ainda não estão em vigência

- Intercâmbio de Informação migratória
- Acordo sobre revalidação de diplomas de ensino superior
- Eliminação de cobrança de roaming internacional
- Regulamentação do regime de trânsito vicinal fronteiriço
- Placa do Mercosul
- Proteção do consumidor
- Defesa do consumidor no comércio eletrônico

A informação relativa ao estado de vigência das normas do Mercosul e, quando corresponder, às normas nacionais que as incorporam se encontra disponível por meio do sítio web do Mercosul: https://www.mercosur.int/documentos-y-normativa/normativa/, no link sobre detalhes de cada norma.

PARCERIA **KORSA SEGUROS** E **ABTI**

Benefícios exclusivos aos associados

KORSA

ABTI

Garanta suas viagens internacionais

A Korsa Seguros, com 26 anos de atuação em seguros, serviços logísticos e de gerenciamento de riscos, firma parceria inédita com a Associação Brasileira de Transportes Internacional (ABTI) e Seguradora Internacional, para ofertar aos associados condições especiais de taxa e cobertura de seguros.

- **Cobertura para todos os países do Mercosul, exceto Venezuela;**
- **Cobertura para mercadorias de alto risco, tais como: Carnes (diversos) e Frutos do Mar/Pescados;**
- **Cobertura para danos a carga transportada e danos a terceiros (Carta Azul);**
- **Gerenciamento de risco integrado com custo subsidiado;**
- **Taxas e Prêmio mínimo mensal extremamente competitivos;**
- **Seguradora de primeira linha e com presença em todos os países do Mercosul;**

O processo de contratação será simples, bastando ingressar na área de associados, preencher questionário resumido, que as condições serão apresentadas em até 72 horas.

PRODUTOS

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

https://www.korsa.com.br/abti

James Theodoro - james@korsa.com.br - (21) 99985-1074 | WhatsApp : (21) 98997-0132

"Penso que atualmente é mais fácil o Mercosul se desmanchar do que se fortalecer"

Deputado federal em segundo mandato, **Heitor Schuch** é líder sindical e representa os agricultores familiares e trabalhadores do campo e da cidade na Câmara. É um dos dez deputados federais mais votados do Rio Grande do Sul. Sua trajetória de vida está ligada ao Movimento Sindical dos Trabalhadores Rurais, causa em que milita há mais de 30 anos. Foi presidente da Federação dos Trabalhadores na Agricultura (Fetag/RS) e deputado estadual por três mandatos.

Em Brasília, tem atuação incansável na busca de recursos para o fortalecimento da economia dos municípios. Preside a Frente Parlamentar da Agricultura Familiar do Congresso. É membro do Parlasul desde 2019, presentemente em segundo mandato.

Cenário do Transporte - Qual a importância do Parlasul, considerando que não promulga leis nem se expressa por deliberações?

Deputado Heitor Schuch - Na minha visão há um erro de concepção no Parlasul. Ele tem servido apenas para debates e sem deliberações. Este fato esvazia sua ação. Eu percebo que os países também não dialogam. Cito o caso de lácteos, que é um setor com o qual tenho trabalhado muito. Constato que o tema não avança. Em outros setores percebo o mesmo: é um vazio. Não há controles, organização. Aliás, eu diria que é mais desorganização do que organização. O Mercosul deveria ser mais propositivo. O Brasil pensa mais nos negócios com a China, Estados Unidos e Europa do que com o Mercosul. Estamos perdendo oportunidades e mercado.

P - Qual sua opinião sobre o modo como são escolhidos os membros do Parlamento em cada país?

R - Paraguai e Argentina nomeiam seus membros para esta função, de modo específico, diferentemente do Brasil e do Uruguai. No Brasil os representantes são designados pelos partidos, a partir da Câmara e do Senado. Participo do Parlasul há três anos, e neste período a bancada brasileira reuniu-se apenas uma vez de forma preparatória a uma sessão deste Parlamento. Desta forma, chegamos "frios" nas reuniões. Os parlamentares argentinos e paraguaios tem dedicação exclusiva, enquanto que nós dedicamos dois ou três dias por mês para estes assuntos, o que torna esta uma função secundária.

> "Os governos não se interessam em cooperação"

P - Os parlamentares brasileiros são atuantes no Parlasul?

R - Penso que não, inclusive eu. Participo da Comissão de Infraestrutura, que em 2020, em meio a pandemia, teve apenas uma reunião virtual. As demais comissões não tiveram nenhuma atividade. O meio digital permitiu que todas as atividades prosseguissem. A pandemia não seria motivo para parar. As plenárias não aconteceram mais.

P - Pouco se sabe ou é divulgado sobre a atuação do Parlasul: o que pode ser destacado sobre suas atividades nos últimos anos?

R - Como já referi antes, tenho uma participação muito relacionada aos produtos primários (agricultura e pecuária), e em particular no setor lácteo. Também temos abordagens sobre câmbios climáticos. Eu gostaria que tais assuntos tivessem uma abordagem ainda mais aprofundada. Mas de forma mais abrangente, constato que mesmo coisas mais elementares não foram destaque no Parlasul.

P - Neste tempo de pandemia, ainda que não tenham sido fechadas as fronteiras para o transporte de mercadorias, constata-se que não tem havido uma iniciativa em bloco para promover medidas sanitárias, sobretudo a aquisição de vacinas. O que está faltando?

R - Nossa última reunião plenária foi no final de fevereiro ou início de março do ano passado. O transporte foi pauta. Debateu-se sobre as dificuldades de transposição de frente ao sistema alfandegário, bem como das restrições recorrentes. Depois deste encontro, o Parlasul parou. Não se discutiu mais esta questão. Durante a pandemia vimos aumentar as dificuldades e falta de isonomia nas decisões de cada país, sobretudo do Uruguai e da Argentina, mas as retenções de motoristas e outros tantos temas desta área não passaram pelo Parlamento, não foram debatidas.

P - Em quais aspectos o Mercosul poderia ser melhor aproveitado pelos estados partes?

R - Em tempos normais muitas coisas poderiam ser melhor aproveitadas. Tal como mencionei antes, faltam reuniões preparatórias no Senado e na Câmara Federal. Deveríamos avançar nas questões de trabalho em cada país, tecnologia, experiências científicas, entre outras coisas.

P - A realidade socioeconômica do Cone Sul da América tem uma textura comum que se sustenta na prática de um bloco econômico?

R - Em verdade somos muito parecidos. Nossas atividades agropecuárias são idênticas, e geograficamente são próximas. Mas observo que os governos não se interessam em cooperação. Existem iniciativas bilaterais entre os países, em pontos específicos, mas o bloco fica em segundo plano. Na área de infraestrutura, em temas como transporte e energia, por exemplo, deveríamos pautar uma interação maior.

> "O Brasil pensa mais nos negócios com a China, Estados Unidos e Europa do que com o Mercosul. Estamos perdendo oportunidades e mercado."

P - A propósito dos 30 anos do Mercosul, inúmeras referências mencionam que sua criação representou o fim de uma rivalidade histórica entre Brasil e Argentina. Na sua visão, este é um fato efetivamente superado?

R - Eu não sei se está superado. O vizinho é o primeiro com quem precisamos conviver bem. E o presidente Bolsonaro tomou partido nas eleições da Argentina. Como o candidato de sua preferência perdeu, o Brasil perdeu..... Foi uma atitude que causou desconfiança. Quando não ganhamos, perdemos. Se esta situação tivesse ocorrido de forma inversa, igualmente haveria ressentimentos.

P - Como o tamanho da economia do Brasil pode mais ajudar o Mercosul do que intimidar seus sócios?

R - Não interpreto o tamanho como um problema: cada um tem o seu, e deve enxergar suas oportunidades num bloco econômico. O Uruguai certamente não terá a força econômica do Brasil e da Argentina, mas tem espaço para colocar suas potencialidades. Somos vizinhos e pertencemos ao mesmo bloco. Todos temos de cooperar.

P - Os parlamentares dos demais países questionam a harmonia do bloco?

R - Tenho observado um debate muito forte sobre a participação da Venezuela. Os parlamentares argentinos estão divididos sobre este assunto. Mas há muita retórica e isso não avança. Temos muitos temas para tratar no Parlamento que transcendem esta divergência de visão política de esquerda e de direita.

P - Teremos capacidade que um dia sermos mais parecidos com a União Europeia?

R - Eu não acredito nesta possibilidade. A União Europeia é outro nível de debate. É um bloco em que se circula livremente, onde existe moeda única. Com os europeus temos muito a aprender sobre políticas públicas. Penso que atualmente é mais fácil o Mercosul se desmanchar que do que se fortalecer. Já vi ameaças ao seu fim. E precisamos trabalhar exatamente no sentido inverso.

Exigência de testes RT-PCR tumultua operações internacionais

A compreensão de que o transporte é uma atividade essencial, logo foi entendida pelas autoridades, no início da pandemia. As tripulações de caminhões se tornaram as únicas pessoas com permissão para transitar entre os países. Esta decisão se manteve inalterada por um período de 2020, até que o Uruguai, que até então detinha os menores índices de contágio na América do Sul, resolveu exigir o teste PCR dos motoristas que ingressassem em seu país.

O cumprimento da medida sanitária exigiu providências estruturais para viabilizar a realização dos testes nas cidades de fronteira. Houve inclusive a definição de quem deveria arcar com os custos dos exames. O Uruguai instalou laboratórios nas três principais fronteiras: Rivera, Rio Branco e Chuy, com custos subsidiados na aplicação dos exames.

Os acessos ao Paraguai e à Argentina mantiveram-se com o status inicial da pandemia até que no final de março de 2021 o Chile, de forma intempestiva e unilateral, também passou a exigir testagem para motoristas e demais tripulantes. Inicialmente a decisão causou grandes embaraços e represamento de caminhões nos acessos ao Chile. A falta de providências antecipadas que viabilizassem o atendimento da medida exigiu improvisos e trouxe prejuízos às empresas e operadores do comércio exterior. Ao mesmo tempo, a Argentina reagiu sob a premissa da reciprocidade, e também

passou a exigir os testes para os tripulantes estrangeiros, com reflexos imediatos nas fronteiras terrestres com o Brasil.

Começava aí mais um capítulo do desafio de manter as fronteiras abertas em meio à pandemia. Um breve movimento de greve de motoristas chegou a bloquear a ponte internacional Uruguaiana-Paso de los Libres, protestando pela falta de isonomia nas exigências sanitárias. Para por fim ao impasse inicial destas novas medidas tomadas ao improviso por Argentina e Chile, a ABTI comprou 1000 testes para serem aplicados em motoristas argentinos que ingressassem no Brasil. Apenas no mês maio a Argentina também passou a exigir o teste PCR dos motoristas argentinos.

Na opinião de Francisco Cardoso, presidente da Associação, a solução do problema dos controles sanitários de fronteiras poderá advir da implantação de um passaporte verde que vem sendo negociado no âmbito do Grupo Mercosul, pois trará parâmetros uniformes às exigências.

ABTI articulou testagem gratuita para tripulações

A diretora executiva da ABTI, Gladys Vinci, iniciou ainda no mês de abril um trabalho para viabilizar a testagem dos motoristas em condições mais apropriadas às operações de transporte. No mês de maio participou de uma reunião com a ANTT, Itamaraty, SEGOV, Secretaria Estadual de Saúde do Rio Grande do Sul, Coordenação Geral de Laboratórios, Polícia Rodoviária Federal, Secretarias Municipais de Saúde do RS e Unipampa, tendo por objetivo viabilizar a realização de exames gratuitos para Covid-19 para os tripulantes do transporte rodoviário internacional de cargas.

O governo federal articulou estados, municípios e entidades representativas para possibilitar a testagem RT PCR gratuita, inclusive com a possibilidade de ela ser feita antes da chegada na fronteira, em cidades que fossem caminho para a fronteira, para ganhar tempo, pois os resultados, em média, tardam de 48 a 72 horas.

A Associação também conseguiu sensibilizar a Secretaria de Saúde do RS para incluir os pontos de fronteira no atendimento das testagens. Em Uruguaiana os testes estão sendo feitos na unidade do SEST SENAT, próxima ao Porto Seco. Neste caso, o teste, apesar de gratuito, terá um retardo na obtenção do laudo, pois as amostras são enviadas para Porto Alegre. A alternativa paga continua disponível nos laboratórios da cidade, sendo porém, mais céleres.

Em comunicado aos associados, a ABTI esclareceu que para realizar o exame, o motorista deve se identificar no posto de coleta apresentando o MIC/DTA e um documento com foto. As análises serão realizadas pelo LACEN/RS – Laboratório Central do Estado do RS, recebendo tratamento prioritário. Os resultados das amostras serão encaminhados para o LAFRON – Laboratório de Fronteira, ou para as unidades municipais.

INICIA A VACINAÇÃO CONTRA COVID-19

Tripulantes são incluídos nos grupos prioritários

Desde o início da pandemia a ABTI envidou esforços para incluir os motoristas entre os grupos que deveriam ter prioridade nas ações de proteção à saúde. No ano passado, antes do surgimento das vacinas anti-covid, a demanda era pela imunização contra a gripe H1N1. À medida que se definiu um plano de imunização contra a covid, com o estabelecimento de segmentos prioritários, novamente a Associação clamou pela inclusão das tripulações entre os grupos que deveriam antecipar a vacinação.

O deputado federal Jerônimo Goergen intercedeu junto ao Ministério da Infraestrutura para que os tripulantes do transporte rodoviário internacional de cargas recebessem a imunização. Entre as justificativas, foi esclarecido que motoristas circulam em diferentes lugares, inclusive em países que já detectaram variantes mais agressivas do vírus.

A secretária da Saúde do RS, Arita Bergman, que já havia apoiado o setor na disponibilização de testes PCR, viabilizou no início de junho que a área de epidemiologia iniciasse as imunizações da categoria em Uruguaiana, Porto Xavier e Jaguarão. A Secretaria informou que outros municípios também iniciariam a vacinação nos caminhoneiros logo após a conclusão da imunização dos profissionais da educação.

Em Uruguaiana a vacinação vem sendo feita no Posto Central da cidade. Para receber a imunização, os tripulantes deverão apresentar o cartão do SUS, CNH profissional (categorias C, D ou E, constando nas observações EAR – Exerce atividade Remunerada), MIC – Manifesto Internacional de Carga, ou documento do caminhão em seu nome. Também estão sendo vacinados os profissionais que trabalham no Porto Seco Rodoviário de Uruguaiana.

SETCERGS promove 1º Encontro do Mercosul

Iniciativa contou com a participação da ABTI

O Sindicato das Empresas de Transporte de Carga e Logística do RS, com sede em Porto Alegre/RS, tem como presidente no biênio 2021/22 o empresário Sérgio Gabardo, da Transportes Gabardo. Ele, que já integrou a Diretoria da ABTI, junto com o empresário Lucas Scapini, da Transportes Scapini, articularam em 04 de maio o 1º Encontro do Mercosul, evento que terá edições trimestrais. A videoconferência contou com a participação do presidente da ABTI, Francisco Cardoso, e da diretora executiva, Gladys Vinci.

Gabardo abriu a reunião analisando que falta união entre as empresas para enfrentar as diferenças que se apresentam entre os países.

Cardoso explicou a atuação da ABTI, sempre focada na defesa do transportador internacional. Ele opinou que as maiores dificuldades do segmento não são no Brasil, onde a Entidade mantém estreito relacionamento com a ANTT, que representa o setor no internacional e em particular no Subgrupo 5 do Mercosul (Transporte). O presidente mencionou também os vínculos com o Ministério das Relações Exteriores, muitas vezes necessários para mediar problemas em outros países. Para Cardoso, a ideia de um mercado comum é um sonho: as barreiras alfandegárias vão persistir. Agrega que o transporte até conta com o ATIT (Tratado sobre o Transporte), mas pondera que os países sempre são soberanos.

Ainda durante sua participação no evento do SETCERGS, o presidente da ABTI fez um balanço do ano da pandemia, discorrendo sobre as exigências sanitárias do Uruguai, Chile e Argentina, relatando que nos primeiros meses deste ciclo os motoristas brasileiros sofreram muita rejeição nas viagens ao exterior. Concluindo, lembrou que por intercessão de diversas entidades, entre elas a ABTI, o setor de transporte foi reconhecido como atividade essencial para os países do Mercosul, não tendo havido descontinuidade.

Na última proposição de pauta do Encontro, Scapini indagou o que se pode esperar quanto ao futuro do transporte para a Argentina. Francisco Cardoso analisou que Brasil e Argentina tem economias complementares, o que torna o transporte promissor. Para ele, os problemas atuais são sazonais, e por vezes também ocorrem no Brasil; "quem trabalha no internacional tem de entender que este é um negócio diferente", acrescentou. Concluindo o Encontro, o presidente da ABTI informou aos participantes da videoconferência que atualmente o principal desafio do transporte internacional é a busca de reconhecimento do setor como exportador de serviços, diante da reforma tributária que está em curso no Congresso.

Atividades da COLFAC Uruguaiana

Em 27 de maio ocorreu a 21ª Reunião da Comissão Local de Facilitação de Uruguaiana, com a participação da RFB, Vigiagro, Anvisa, Coana, e representantes do setor privado, entre eles a ABTI.

Multilog e Mercovia apresentaram as estatísticas de movimentação de veículos em seus recintos, evidenciando crescimento sustentado. Também foram pauta o benefício fiscal ICMS de estímulo à importação - SEFAZ-RS; o direcionamento de cargas para vistoria de embalagens de madeira. A ABTI propôs o debate de soluções para a ampliação do horário de atendimento do setor de localização/entrega de lacres. Realocação da entrega de lacres; e o aprimoramento das informações "on-line" disponibilizadas pelo MAPA.

Quanto à ampliação do horário de atendimento do setor de localização/entrega de lacres e a realocação da entrega de lacres, a Multilog relatou que será realizado um estudo para se verificar um local mais adequado para a entrega dos mesmos.

Já quanto ao aprimoramento das informações "on-line" disponibilizadas pelo MAPA, separando-as em planilhas mensais, para facilitar a pesquisa, o auditor fiscal Diego Milano propôs realizar um levantamento com outros usuários para confirmar se esta é a melhor prática. Caso comprove esta interpretação, comprometeu-se em disponibilizar as planilhas separadamente por mês.

O protagonismo do modal rodoviário nas três décadas do Mercosul

Março de 2021 marcou a passagem dos 30 anos da assinatura do Tratado de Assunção, estabelecendo a criação do Mercosul. Diante da globalização e da formação de blocos econômicos, esta foi a reação de quatro países do Cone Sul da América para potencializar sua inserção no comércio mundial, além de fortalecer as economias das nações integrantes. A proposta inicial era de que quatro anos após seu início o bloco sul-americano tivesse implantado um espaço para livre trânsito de mercadorias, trabalhadores e capitais.

A inspiração do Mercosul veio do que hoje é a União Europeia. O Tratado de Roma, firmado em 1957, foi o primeiro passo naquele continente. Já na década de 1960 foram eliminados os impostos sobre mercadorias e serviços entre os países membros. Em 1993 a Europa Ocidental tornou-se um mercado único, com livre circulação de mercadorias/serviços, pessoas e capitais. Ao todo, foram 36 anos para atingir seus objetivos. E a cereja do bolo foi a implantação de uma moeda única, o Euro, em 1999. Em 42 anos, o continente que protagonizara duas grandes guerras no século XX, consolidou um ambiente de cooperação econômica, política e social que já contabiliza 54 anos de existência.

Considerando-se o paradigma da União Europeia, o Mercosul tem uma história mais curta. A comparação sugere-se desfavorável aos quatro países sul-americanos, sobretudo por não terem alcançado seus objetivos iniciais. Porém neste tempo dos 30 anos de atividades o traço mais presente no Mercosul é a falta de constância dos acordos, os recorrentes recuos ou retardos nas providências que conduziriam à meta de efetiva integração de mercados. As três décadas de passos claudicantes semearam incertezas quanto ao futuro e tem revelado certa ausência de convicção quanto ao tratado firmado em 1991.

Videoconferência dos 30 anos serviu mais para expor divergências que comemoração

O contexto da pandemia determinou que a reunião dos presidentes fosse por videoconferência. Não houve alusões destacadas às três décadas do Mercosul. O presidente do Uruguai inaugurou as divergências destes últimos tempos, ao manifestar que seu país considera o bloco um entrave para a abertura comercial. Luis Lacalle Pou demandou por flexibilidade. Disse ele: "precisamos que o Mercosul tome uma decisão a esse respeito. Depois de 30 anos, quando o mundo anda muito rápido, é preciso agir. O Uruguai precisa avançar". As regras que regem o bloco determinam que qualquer acordo comercial deve incluir a assinatura de todos os parceiros.

Esta demanda é compartilhada pelo Paraguai e Brasil também, em alguma medida. Sem hesitar, Alberto Fernandez, presidente da Argentina, reiterou que seu país se opõe à possibilidade de acordos fora do bloco. E para confirmar que a reunião não tinha um sentido de celebração, em outras palavras respondeu a Lacalle Pou que os incomodados poderiam se retirar.

Mais atento às questões sanitárias que afligem o mundo, o presidente do Paraguai, Mario Abdo, clamou pela cooperação do Mercosul para comprar vacinas por se tratar de uma questão de sobrevivência.

Política e ideologia estiveram presentes nas sugestões feitas pelo presidente argentino que sugeriu e criação de um observatório de qualidade democrática, outro voltado para o meio ambiente e um terceiro dedicado à violência contra as mulheres. Nenhum dos outros três presidentes reagiu a estas sugestões.

Já Bolsonaro, em tom moderado, se ateve aos aspectos econômicos. Ele defendeu a redução da taxa externa comum (por volta de 14%, em média), a melhora no ambiente de negócios e argumentou que o consenso necessário para aprovar mudanças estruturais não deve se constituir num veto.

ABTI destaca que o Mercosul trouxe o progresso econômico

No dia em que se registrou os 30 anos do bloco econômico a Associação Brasileira de Transportadores Internacionais, Entidade 17 anos mais antiga que o Mercosul, tendo acompanhado todo o processo de sua constituição, publicou nos meios digitais uma matéria em que se fez um balanço dos acontecimentos e a participação do Transporte neste período. A seguir transcrevemos esta nota.

Em 26 de março de 1991, na cidade de Assunção – PY, a Argentina, o Brasil, o Paraguai e o Uruguai assinaram o Tratado de Assunção, documento este que estabeleceu as bases para a criação do Mercado Comum do Sul - Mercosul. O objetivo principal deste bloco é promover oportunidades comerciais e de investimento através da integração competitiva das economias nacionais ao mercado internacional.

Além dos países que assinaram o Tratado, denominados Estados Partes, o Mercosul ainda conta com os Estados Associados: Bolívia, Chile, Colômbia, Equador e Peru, que são membros da ALADI – Associação Latino-Americana de Integração, e celebraram acordos de alcance parcial com o Mercosul.

O Mercado Comum do Sul, é fundamental para o progresso econômico e social dos Estados Partes, é nele que estão firmados os acordos mais importantes de cooperação e harmonização para o desenvolvimento regional.

Durante estes 30 anos, teve espaço no processo de integração à consolidação da democracia, e destacou-se pela capacidade de adaptar-se às circunstâncias. Cada país tem sua particularidade dentro do Mercosul, mas juntos consolidaram uma imagem ainda mais forte no âmbito mundial.

O transporte rodoviário internacional de cargas é orientado dentro do bloco, pelo SGT nº 5 – Subgrupo de Trabalho designado ao transporte. Antes do Mercosul, em 1990 entrou em vigor o ATIT – Acordo de Transporte Internacional Terrestre, assinado pela Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. Assim, os países adotaram o ATIT como referência normativa para transporte internacional.

Desde a criação do SGT-5, suas reuniões têm sido imprescindíveis para a harmonização dos procedimentos relacionados às operações de transporte, entretanto, não flui com a agilidade desejada. Ainda faltam muitos temas a serem tratados e alinhados de acordo com as necessidades do bloco. Por isso, os setores públicos e privados devem permanecer unidos pela construção de resultados favoráveis à evolução da integração no Mercado Comum do Sul.

O Mercosul possui hoje, quase 300 milhões de cidadãos, um território próximo dos 15 milhões de km², e é a quinta economia mundial. Os números isolados não definem a importância do bloco, mas ajudam a entender seu peso na região e seu impacto no contexto internacional.

Bloco econômico não avança na velocidade dos caminhões

Um panorama de como tem sido o transporte ao longo destes 30 anos

Ao se definir os subgrupos do Mercosul, coube ao transporte o de Nº5. Buscando se engajar a este fórum, e procurando se alinhar e propor pautas comuns, o segmento empresarial de Transporte Rodoviário de Cargas constituiu uma representação conjunta dos países por meio do Condesul-Conselho Empresarial do Transporte Rodoviário de Cargas do Mercosul. As reuniões do SGT 5 são acompanhadas pelas lideranças empresariais e executivos das Entidades que compõem o Conselho.

Nesta matéria jornalística em que apresentamos um balanço dos 30 anos do Mercosul, a reportagem entrevistou os executivos que, além de acompanhar as atividades do Subgrupo do Mercosul, rotineiramente dão suporte às empresas com problemas relacionados às operações internacionais. Profissionais experientes, oferecem uma visão de como tem sido o transporte ao longo deste tempo. São elas; SILVIA SUDOL, co-diretora de Transporte Internacional de FADEEAC e gerente de ATACI, GLADYS VINCI, diretora executiva da ABTI, e GASTÓN LANDA, gerente da CATIDU.

O encolhimento do Mercosul na última década

A participação do Mercosul na pauta de comércio exterior do Brasil caiu de 10% para 5% na última década. Na visão de Gladys Vinci, o transportador internacional, mesmo assim, é um otimista nato. Driblou dificuldades sociopolíticas, adaptou-se a situações adversas econômico-financeiras, equilibrou-se nas assimetrias legais, lidando com os entraves burocráticos gerados por diferentes órgãos anuentes e intervenientes. Ele investiu em treinamentos contínuos de suas equipes e em equipamentos, superou as falhas de infraestrutura e ainda, desde o ano passado, conseguiu manter-se em pé nesse turbilhão de restrições, decisões desencontradas, adversidades, limitações que a pandemia trouxe consigo. Na sua visão, o transportador é um exemplo de resiliência: adapta-se às situações mais adversas.

Gastón Landa interpreta que esta redução de negócios decorre do constrangimento por que passam os países da região, tratando-se de uma ameaça e afeta principalmente as empresas de transporte de países menores e com custos elevados, como o Uruguai.

Já Silvia Sudol analisa que o comercial tem diminuído na região em decorrência de diferentes situações econômicas críticas no mundo, na região e, em particular na Argentina, de forma repetida e bastante sustentada, com reflexos no comércio entre os países, e impacto negativo no transporte de cargas.

Estatuto da Cidadania

A recente divulgação do Estatuto da Cidadania, reunindo legislações harmonizadas no Mercosul, trouxe clareza quanto ao direito de moradia e trabalho nos países. Landa, da CATIDU, especula que ao aumentar a oferta de mão de obra, as

empresas possam se beneficiar ao contratar pessoal treinado e experiente. Já Gladys, da ABTI, analisa que o estatuto consolidou o que na prática já estava acontecendo. A pandemia demonstrou que talentos podem estar em qualquer lugar do mundo executando um trabalho remoto, não sendo, portanto, tão relevante tal premissa quanto ao direito do trabalho entre os países.

"A pandemia demonstrou que os mercados estão integrados"
Gladys Vinci

Silvia, da FADEEAC e ATACI, avalia que a mobilidade dos recursos humanos tem sido muito positiva em processos de integração como o europeu. No entanto, aqui no Mercosul ela considera que ainda há muito que se trabalhar na harmonização das normas trabalhistas (o que certamente não acontecerá no curto prazo), e no caso das tripulações de caminhões também há requisitos como "divergências nas carteiras de habilitação" o que seria necessário para negociar e trabalhar muito.

Desconfiança e rivalidades

Quando foi assinado o Tratado de Assunção, uma das metas da união era por fim às tensões diplomáticas e ao clima de desconfiança que havia entre os países, sobretudo Brasil e Argentina. Silvia Sudol lamenta que o Mercosul muitas vezes não consegue escapar da desconfiança político-ideológica, seja pelos perfis de liderança dos países que o compõem, seja pelas diversas alianças e inserção no mundo que se busca, priorizando o nacional antes do regional. De modo mais específico, dentro do Subgrupo de Trabalho nº 5, "Transporte" do Mercosul, a maioria dos funcionários participa e negocia há muitos anos. Na sua opinião essa continuidade também ajuda a gerar uma certa confiança, que nasce das relações humanas e profissionais no âmbito do Acordo Internacional de Transporte Terrestre (ATIT). Assim mesmo, ela considera normal que tudo siga a lógica de que cada país - além da visão global do setor em nível regional, pois cada um defende seus interesses nacionais e de suas empresas.

O representante da CATIDU (Uruguai) interpreta que acima de temas como a desconfiança e rivalidades, os interesses privados continuam a prevalecer sobre os gerais. E cita como exemplo recente dentro do setor de transportes, as dificuldades que os países têm enfrentado em concordar com medidas sanitárias, em meio a uma pandemia. Para Gastón, o transporte internacional é um setor que deve se adaptar continuamente às assimetrias geradas pelas autoridades de controle, clientes e próprios colegas, tornado muito difícil chegar a uma convergência.

A diretora da ABTI analisa que as relações internacionais entre os países dependem de políticas externas, de perfis de cada um dos países, e de culturas arraigadas em cada um dos interlocutores, independentemente de sua esfera, e isso engendra consequências. Para Gladys, os egos e vaidades estão sempre atentos e em alerta constante: o discurso transcorre em um ambiente amistoso, mas a rivalidade continua presente, sentada à mesa de qualquer negociação. São operadores em um mercado altamente competitivo, focados na sobrevivência e na essencialidade do setor. Segundo ela a pandemia está sendo uma experiência de distensão, pois reforçou laços de coleguismo e parcerias. Trouxe à luz laços que pareciam ser mais frágeis. Surpreendeu a todos com a força e alinhamentos existentes. Perante os obstáculos, demonstrou-se convergência.

"O caminhão sempre espera. Você pode imaginar que isso poderia acontecer com um navio ou avião?"
Gastón Landa

ATIT como âncora

Em um mundo de mudanças intensas e cada vez mais frequentes, Gastón Landa avalia que o ATIT precisa ser atualizado com mais celeridade para evitar que, por vezes, prevaleçam decisões individuais dos países, que geram assimetrias. Ele acrescenta que, por outro lado, devem ser geradas políticas de transporte claras e consensuais, que permitam às empresas saber para onde apontar em termos de equipamentos, matriz energética, tecnologia, etc. Gladys Vinci agrega que os acordos foram idealizados para outros momentos históricos, não levando em consideração o impulso que o comércio ganharia com a globalização, os avanços tecnológicos e a inovação. Mas pondera que, apesar de tudo,

o Acordo de Transporte Internacional Terrestre demonstrou-se capaz de resistir aos vários obstáculos que surgiram no decorrer das últimas três décadas.

No mesmo sentido avalia Silvia Sudol: embora existam muitos aspectos que ao longo dos anos devam ser retocados, atualizados e adaptados às novas realidades, muitas de suas propostas originais ainda são válidas. Porém ela observa que muitas vezes o problema é que os artigos do Acordo são atualizados, mas a sua implementação não é especificada por falta de cumprimento das formalidades subsequentes.

Competitividade do modal rodoviário

Na observação da diretora da FADEEAC, tanto para o transporte como para qualquer atividade econômica, o mais importante sempre é a segurança jurídica, a transparência, a estabilidade macroeconômica e a busca da convergência entre os países do Acordo Regional, buscando complementar-se e realizar negócios juntos e não competindo por questões menores. Sob tal premissa, ela entende que o setor de transporte terrestre precisa agilizar suas passagens de fronteira, harmonizar normas, eliminar impedimentos nacionais, como formas de manter-se competitivo.

Já a diretora da ABTI avalia que o transporte rodoviário internacional anseia a eliminação dos tempos ociosos, sobretudo a agilidade nos processos que requerem intervenção fiscalizatória. O gerenciamento de riscos, amparado no histórico de processos, demonstrou-se muito mais eficiente na vigilância e supervisionamento. Parametrizações e vistorias focadas em metodologias de análise de ameaças, além de serem mais eficazes, diminuem o tempo ocioso em cargas que não representam maiores riscos. Ainda há muitos órgãos que precisam se desapegar de papéis e carimbos. O trânsito pelas fronteiras necessita ser ágil para que o modal rodoviário se mantenha competitivo.

O gerente da CATIDU compartilha desta visão: as travessias de fronteira são o principal obstáculo ao transporte de mercadorias, portanto, o dia em que as travessias se tornem "travessias de fronteira" vale a pena a redundância e deixarão de ser o gargalo das operações de transporte, aumentando a produtividade e competitividade do modal, pondera Gastón Landa.

> "O setor de transporte terrestre precisa agilizar suas passagens de fronteira, como forma de manter-se competitivo"
> Silvia Sudol

Crises econômicas

O representante da entidade do Uruguai observa que quando os dois principais países do Mercosul passam por uma crise econômica, o restante do grupo sofre os efeitos rebote e, portanto, não há crescimento. Já Gladys Vinci constata que as crises econômicas tem provocado mais exigências, mais barreiras protecionistas, principalmente por parte da Argentina. Ela observa que a cada impedimento ou retardo, mais uma lombada é inserida nessa estrada de mão dupla, a mesma que o setor privado espera algum dia poder rodar em uma autopista.

Silvia Sudol analisa que as crises econômicas influenciaram negativamente o andamento do Mercosul, como região, mas não impediram o crescimento e o fortalecimento institucional de parceiros menores como o Paraguai e o Uruguai, que hoje apresentam um importante nível de profissionalismo. Ela acredita que o diálogo político e a coordenação de ideias e ações entre a Argentina e o Brasil são essenciais, porque o mundo pós-pandêmico já está se desenhando e o impacto de não o termos compreendido será muito pesado e devastador para nossos países.

Subgrupo de Trabalho Nº 5 – Transporte

Ao fazer um balanço da atuação do Subgrupo Nº5, a executiva da FADEEAC e ATACI entende que existem muitos problemas pendentes, não resolvidos. Para ela, a Agenda de Trabalho está obsoleta e não reflete a nova realidade do setor. Trazendo o assunto aos tempos mais recentes, ela agrega a isso as novas restrições e problemas operacionais trazidos pela pandemia covid 19, que ainda terão de ser enfrentados por muito tempo.

Com encontros semestrais, as negociações do SGT-5 são lentas e qualquer questionamento ou consulta adia em mais seis meses um avanço, pondera Gladys Vinci, para quem, há muito por ser pactuado. Um bom exemplo é a definição de pesos e dimensões, que foi assinada em 2008, mas ainda são temas de pauta para os quais não se chegou a nenhum consenso.

Gastón Landa avalia que o SGT 5 é uma ótima ferramenta para o transporte internacional de cargas, mas o setor privado carece de maior interação e atenção às suas demandas.

Oferta de transporte ao mercado

Na visão dos operadores uruguaios, a oferta de transporte atualmente é superdimensionada, sendo

uma das causas da difícil situação interna que atravessam os países da região, fazendo com que empresas que atuam no transporte interno ingressem no internacional.

Na observação dos transportadores argentinos, o setor tem feito um grande esforço para se modernizar e se adaptar aos novos tempos, em todos os países, apesar das enormes dificuldades estruturais pelas quais passam. Mas a executiva das Entidades argentinas prefere olhar para o futuro: fazer um equilíbrio regional e coordenar ideias e ações para o estágio pós-pandêmico será fundamental, já que o e-commerce, por exemplo, será uma das tendências que marcarão esses novos tempos.

Já no mercado brasileiro a percepção é de que efetivamente há mais oferta do que demanda. Percebe-se um crescimento de oferta de empresas estrangeiras, o que expressa o desaquecimento dos mercados internos. Há mais veículos habilitados do que o serviço existente, mas deve ser considerado que nem todos estão em atividade e dedicados exclusivamente ao transporte internacional.

Balanço dos 30 anos

Ao fazer uma avaliação das três décadas de Mercosul, pela perspectiva do Transporte, fator determinante na integração de mercados, Gladys Vinci, diretora executiva da ABTI, entende que ainda há muito por fazer, principalmente por em prática "integração, respeito e empatia", pois os países ainda estão muito presos a individualidade e egoísmos. Porém ela acrescenta que a pandemia demonstrou que os mercados estão integrados, pois não houve como não declarar a atividade como essencial. "Necessitamos contagiar as fronteiras, barreiras naturais, dessa união", conclui ela.

Do ponto de vista de Silvia Sudol, co-diretora de Transporte Internacional de FADEEAC e gerente de ATACI, o saldo foi muito positivo na primeira década, e a partir de então passou para uma espécie de redução e depois uma

Mercosul gerou empregos e riqueza na Região

No transcurso dos 30 anos do Mercosul estabelece-se um balanço dos avanços do bloco neste período. Para Francisco Cardoso, presidente da ABTI, a fluidez do trânsito de pessoas e mercadorias reflete um contexto ajustado à realidade dos países sócios. "Pessoas circulam com facilidades plenas, e as mercadorias tem passagem simplificada, porém mediante controles, pois cada país tem necessidade de proteger determinadas atividades industriais locais, e por conseguinte, empregos. Ademais, o porte do Brasil 'assusta' os demais integrantes, sendo justificável esta preocupação que determina os controles de fronteira", é a análise de Cardoso. Para ele, tal perfil não deve se alterar nos próximos anos, e a complementariedade entre as economias, hoje praticada, é adequada ao bloco econômico.

Francisco Cardoso, presidente da ABTI

Se o Mercosul não tivesse sido implantado, na visão do presidente da ABTI, os países envolvidos teriam importado muito mais produtos de outras partes do mundo, deixando de gerar empregos e renda dentro do bloco: em síntese, o Mercosul evitou importações e o mercado intrazona cresceu muitos mais, estimulando a atividade econômica na região, fato que evidencia a importância de sua criação.

Redução dos negócios com o Mercosul

A diminuição porcentual da participação do Mercosul no comércio exterior do Brasil deve-se à crescente relação comercial com a China, que em dez anos tornou-se o maior parceiro comercial do país, superando Estados Unidos e União Europeia. Cardoso assinala que é muito importante ter em conta também que o Brasil exporta para o Mercosul seus produtos manufaturados. Ele assinala que a pandemia oportunizou observações importantes, pois a súbita paralisação das atividades produti-

diminuição das políticas coordenadas, sobretudo na última década, e que pode se refletir em estatísticas e dados da economia em geral e do setor dos transportes em particular. Segundo ela, a harmonização normativa observada até aproximadamente 2010 no Mercosul (não apenas no SGT 5, mas também em outras áreas) diminuiu substancialmente nos últimos 10 anos ou talvez um pouco mais.

Sudol observa que quase todas as regras comuns em transporte na região foram acordadas na primeira década de integração regional que emergiu do Tratado de Assunção, e a assinatura dos Acordos de Recife sobre controles integrados de fronteira é talvez uma das maiores conquistas que obtivemos e que, infelizmente, não se cumpriram como gostaríamos, conclui ela.

"A principal avaliação que faço é que se olharmos para trás 30 ou 50 anos, o único meio de transporte que atende a condição de entrega de mercadoria porta a porta é o caminhão, portanto é insubstituível e indispensável", sentencia Gastón Landa, gerente da CATIDU. Segundo ele, os caminhões continuam a ter que esperar vários dias parados na fronteira, porque há pouco pessoal de algum órgão de controle, porque a amostra de uma mercadoria deve ser analisada, porque um terceiro não cumpriu em tempo hábil com alguma de suas obrigações, etc, etc, o caminhão sempre espera. Você pode imaginar que isso poderia acontecer com um navio ou avião? conclusivamente provoca ele.

vas propiciou ao Brasil suprir lacunas de abastecimento deixadas pelos Estados Unidos e China. "Como sabiamente o transporte de cargas foi declarado atividade essencial e os países do bloco não fecharam suas fronteiras para os caminhões, não houve paralisação da economia, evitando que a inflação crescesse.

Segurança para a atuação do Transporte

Um aspecto valorizado pela atividade empresarial é a segurança normativa. O presidente da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais avalia que o setor conta com a estabilidade institucional necessária para assumir riscos e fazer os investimentos necessários. "O transporte tem regulação, tal como ocorre na aviação e no modal marítimo. O credenciamento trouxe a especialização, conferindo segurança para importadores e exportadores. E com a crescente implantação do Operador OEA, o transporte será ainda mais qualificado" sustenta Cardoso, para quem as únicas inseguranças de significado maior ao setor relacionam-se às crises econômicas de um ou outro país, pois elas impactam no crescimento de mercado. Outro aspecto observado por ele é que ao longo destas três décadas a frota permissionada, de um modo geral, esteve ajustada à demanda, fato que impediu crises estruturais no mercado de serviços de transporte rodoviário de cargas no Mercosul.

> "Os números mostram o sucesso do bloco econômico, geramos muitos empregos na região, e muitas empresas surgiram e vivem dele"

Mercado consolidado para o setor

As percepções relacionadas ao Mercosul podem ser divididas em negócios intrabloco e extrabloco. O modal rodoviário de cargas relaciona-se com o intrabloco, cujo fluxo de negócios depende da economia regional. Segundo Cardoso, este é o foco do transportador. Sua opinião é de que o lado intrabloco está consolidado, havendo poucas diferenças na forma de condução dos negócios. Neste contexto, trata-se de um mercado definido, para o qual o transporte tem seu papel de integração bem definido.

Já nos aspectos do extrabloco, tem havido descompassos entre os países. Os atuais governos do Brasil e do Uruguai, de viés liberal, desejam maior autonomia para negociar fora do ambiente do Mercosul. O alinhamento das políticas de comércio exterior tem reflexos em muitas outras atividades, inclusive no transporte, mas não se vinculam ao modal rodoviário.

O presidente da ABTI interpreta que o Mercosul é uma experiência muito bem sucedida: "temos muito para comemorar, os números mostram o sucesso do bloco econômico, geramos muitos empregos na região, e muitas empresas surgiram e vivem dele", conclui ele.

PIB Mercosul é o quinto maior do mundo. Mas está em declínio.

Mesmo em ambiente recessivo avança o modal rodoviário internacional

Pela perspectiva do modal rodoviário de transporte, o Mercosul tem rendido resultados sempre crescentes, numa reafirmação de sua competitividade, sobretudo no transporte de cargas com maior valor agregado.

Nos últimos 20 anos a frota que circulou entre o Brasil e os três outros estados-partes cresceu 27%. No entanto, neste mesmo período houve um decréscimo de 6% no volume de negócios. Este índice é ainda mais significativo quando se faz uma comparação entre o ano de 2014 e 2020: os volumes de importação/exportação caíram 150%, enquanto a frota circulante aumentou em 4%. (veja quadro).

Em síntese, o modal rodoviário internacional não tem se ressentido das crises econômicas que afetaram o Brasil a partir de 2014 e que afetam a Argentina desde 2018. No entanto, o declínio considerável (em dólares) do comércio exterior demonstra que mercadorias deixaram de ser transferidas de um país ao outro.

Pela perspectiva do comércio exterior, segundo a SECEX, entre 2011 a 2020, o Brasil exportou US$ 54,9 bilhões a mais do que importou dos outros países do grupo, com a pauta de exportações diversificada, tanto em produtos industriais quanto em alimentos. Nesse período, o superávit comercial perdeu apenas para a China, para quem o Brasil exportou US$ 158,3 bilhões a mais do que importou, mas as vendas para o país asiático são concentradas em poucos produtos.

No âmbito internacional, o Mercosul vende 63% da soja mundial e é o maior exportador de carne bovina e de frango, milho, café e ferro, bem como o oitavo maior produtor mundial de automóveis. O Produto Interno Bruto (PIB, soma de todos os bens e serviços produzidos) do bloco atingiu US$ 4,467 trilhões em 2019 (medido pela paridade do poder de compra), o que o coloca como a quinta maior economia do mundo.

Fluxo de caminhões nos portos terrestres de fronteira (Mercosul)

Ano	Fluxo total caminhões	Comércio exterior*
2000	392.203	26,0
2002	346.312	25,5
2004	332.220	31,3
2006	469.322	39,0
2008	488.906	52,1
2010	467.344	46,3
2012	509.500	59,1
2014	480.473	62,0
2016	432.311	46,9
2018	490.376	35,9
2020	501.429	24,3

(*USD bilhões - Fonte: SECEX e ABTI)

Maiores concentrações no comércio exterior na última década

Região	2020	2018	2016	2014	2012	2010
China	105	102	61	82	78	58
União Europeia	57	69	55	79	87	73
Estados Unidos	49	61	46	62	59	46
Mercosul	24	35	31	39	43	40

(valores em USD bilhões – Fonte: SECEX)

A visão de cada país sobre as três décadas

Para marcar os 30 anos da assinatura do Tratado de Assunção, em lugar dos presidentes de cada país, o Mercosul publicou em sua página web um pronunciamento dos quatro chanceleres responsáveis pelas Relações Exteriores. Os textos expressam a visão do Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai em que se verifica visões coincidentes quanto às assimetrias e à necessidade de revisões nos acordos. Enfim, três décadas se passaram, e o mundo passou por muitas mudanças neste período. O documento original tem 45 páginas. Abaixo destacamos alguns trechos das manifestações dos chanceleres.

ARGENTINA
Chanceler Felipe Solá

O comércio e os investimentos intra-Mercosul tiveram um crescimento muito significativo, especialmente durante a primeira década do Tratado de Assunção. Por outro lado, o perfil do comércio intrazona se diferenciou do extrazona por seu maior conteúdo industrial e tecnológico.

Com altos e baixos que coincidiram, certamente, com seus momentos de maior ou menor força, a criação do Mercosul contribuiu para a internalização do conceito integrador e para a percepção internacional da região como uma zona de democracia, paz e potencialidade de desenvolvimento.

> "Ao longo desses 30 anos houve ideias e visões diferentes sobre o Mercosul. Mas a ideia da integração nunca foi abandonada."

Com exceção do setor automotivo – paradoxalmente excluído das regras do Mercosul –, a região não pôde desenvolver cadeias industriais de valor, nem aumentar o valor agregado de suas exportações. Vários dos conflitos comerciais intra-Mercosul, que ocorreram ao longo desses 30 anos, deveram-se à incapacidade da região de promover um desenvolvimento industrial internacionalmente competitivo.

A discussão sobre as assimetrias, claramente relacionada à distribuição dos benefícios da integração, tem sido outra constante nesses 30 anos.

Os países do Mercosul estão em uma região rica em matérias-primas e alimentos. Somos uma zona de paz e temos recursos humanos de qualidade. Temos, no entanto, uma enorme dívida social com grande parte de nossos povos, que continuam padecendo de situações escandalosas de desigualdade e pobreza. A agenda do Mercosul deve ser útil para superar essas situações e, para isso, deve incluir a formulação de ferramentas para recuperar a indústria e para criar emprego genuíno de qualidade que devolva a dignidade do trabalho às nossas populações.

É importante construir uma agenda que seja independente da convergência ideológica dos governos dos Estados Partes.

BRASIL
Chanceler Ernesto Araújo

Do total exportado aos sócios no último ano, 93% relaciona-se à indústria de transformação. Isso significa dizer que, a cada US$ 10 exportados ao Mercosul, US$ 9 o foram pela indústria; em relação ao comércio total do Brasil, essa relação é de aproximadamente 1 para 5. Para alguns importantes produtos, o bloco representa o principal mercado. Não espanta, portanto, a contínua prioridade atribuída pelo setor produtivo nacional ao Mercosul.

Ao longo do tempo, contudo,

verificou-se redução da participação do Mercosul no comércio internacional do Brasil, que passou de 11,2%, em 2010, para 5,9%, em 2020. São diversos os elementos que explicam essa desaceleração recente, entre os quais se poderiam destacar o descompasso e a tendência negativa dos ciclos econômicos dos membros do bloco, a ascensão da China como parceira comercial dos países da região e a ausência de novas oportunidades e incentivos decorrentes da integração regional.

A fronteira é um espaço que tem recebido especial atenção nos últimos anos, como a realidade talvez mais visível da integração. Durante a última presidência brasileira, assinamos o Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas e o Acordo de Cooperação Policial Aplicável aos Espaços Fronteiriços.

Reduziram-se quase 20% das instâncias burocráticas existentes no Mercosul, aprimoraram-se as formas de participação do setor privado e instituíram-se mecanismos de mensuração da produtividade

As dificuldades criadas pela pandemia devem ser estímulo adicional aos nossos esforços e à nossa criatividade, e a ênfase deve ser em resultados concretos na esfera econômica e comercial.

> O Mercosul tem que lidar com as expectativas da sociedade diante das suas dificuldades de percurso e das promessas não cumpridas. Barreiras tarifárias e não tarifárias permanecem. Não avança suficientemente a convergência de regras e regulamentos.

PARAGUAI
Chanc. Euclides Acevedo

> "A logística e os transportes são elementos-chave para nossa competitividade global."

Na visão paraguaia, as fronteiras nos unem, não nos separam. E, então, impulsionamos a construção de pontes e não de muros.

Uma atualização do Mercosul é oportuna considerando que, entre 1991 e 2021, foram se transformando os paradigmas que impulsionaram nossa integração em sua gênese. Sem dúvida, o mundo mudou; as tendências da economia, as práticas comerciais hoje vivem uma nova realidade. Importantes lições, por exemplo, nos deixou a pandemia de Covid-19, ao forçar a aceleração do comércio eletrônico ou do desenvolvimento da agenda digital.

Há tarefas cada vez mais inadiáveis relacionadas à vigência das normas adotadas no Mercosul, mencionando-se, frequentemente, que um número importante de normas adotadas pelos órgãos decisórios não estão em vigor por falta de cumprimento dos requisitos internos de cada país.

A superação das assimetrias é uma exigência capital para o aperfeiçoamento da integração regional. Em um rápido olhar sobre nossas atividades, desde 1991 até hoje, parece que nossos trabalhos deram preferência à harmonização em matéria de comércio de bens, motivo pelo qual é imperativo o enfoque de nossos trabalhos com maior prioridade às novas tendências do comercio mundial, como o comércio de serviços, o comércio eletrônico e o desenvolvimento da agenda digital.

URUGUAI
Chanc. Francisco Bustillo

> "Temos ainda dificuldade para obter uma plena circulação de bens, serviços e fatores produtivos."

Desde a conformação do Mercosul, o comércio intrarregional tem trazido maior diversificação às cestas exportadoras dos sócios, conferindo um perfil menos "primário" e com maior conteúdo tecnológico referente à relação ao que os membros exportam ao resto do mundo.

O Mercosul é fundamental para o comércio exterior uruguaio, sobretudo para setores como lácteos, malte, químicos, plásticos e arroz. A participação da indústria na oferta exportável do Uruguai ao Mercosul é substancialmente maior do que a outros destinos. O Uruguai coloca um terço de suas exportações nos países desenvolvidos (Europa e EUA), outro terço no mercado asiático e outro terço na região latino-americana, do qual quase sua totalidade se dirige aos países do Mercosul.

O mundo do Século XXI deve ser o da integração, o da busca de um futuro melhor por meio da complementariedade, da cooperação e da solidariedade, mais ainda sim se tratam de povos irmãos, como é o caso dos países do Mercosul

RODOSUL
SEGUROS

CORRETORA DE SEGUROS ESPECIALIZADA

Seguro de Carga Internacional e Nacional
(Transportador/Embarcador)

Seguro Carta Azul
(Individual e Frotas)

Seguro de Vida para Motoristas e Funcionários

Seguro Riscos Ambientais
(Carga Líquida/Especial)

Seguro de Frotas
(Pesados e Passeios)

Seguro Patrimonial, RC Profissional e RC Obras

PARCERIA
RODOSUL SEGUROS E ABTI
Benefícios exclusivos aos associados

ABTI | Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

Porto Alegre (Matriz)
Av. Aureliano de Figueiredo Pinto, 575 Conj.506
Praia de Belas - Porto Alegre - RS
(51) 3028.3003 (51) 999391.7577
rodosulseguros.com.br

Unidade São Paulo
(11) 98311.7979

Unidade Uruguaiana
(51) 99910.9947

Unidade Foz do Iguaçú
(45) 99142.9973

JSL compra a Marvel

A JSL Logística anunciou em 10 de junho a aquisição da transportadora Marvel, pelo valor de R$ 245 milhões. A notícia foi divulgada como "fato relevante", pois a JSL é uma empresa com ações na Bolsa de Valores de São Paulo.

"A aquisição ampliará de forma relevante a nossa atuação em transporte rodoviário de cargas congeladas e refrigeradas de alto valor agregado, e a representatividade do segmento de alimentos na JSL, oferecendo serviços no Brasil e outros países da América do Sul", registra o documento.

A Marvel foi fundada em 1975. É uma empresa especializada no transporte de cargas refrigeradas, congeladas e secas, principalmente ao setor alimentício, com uma das maiores frotas próprias de transporte internacional de refrigerados na América do Sul. São mais de 1.100 mil ativos operacionais. Seus caminhões tem idade média de aproximadamente 3,6 anos.

Esta foi a quinta aquisição da JSL, em menos de um ano. Somadas às outras quatro, realizadas entre agosto de 2020 e fevereiro de 2021, a empresa adiciona, em números anualizados, R$ 1,7 bilhão à receita bruta da empresa, controlada da Simpar (SIMH3), aumentando de R$ 3,4 bilhões para um total de R$ 5,1 bilhões, um crescimento de 50%.

Patrícia Costella, que era a principal executiva da Marvel, vai se manter no cargo. Deverá conduzir um novo ciclo de desenvolvimento de forma sustentável junto com seus mais de 820 colaboradores.

JSL e Marvel são sócias da ABTI.

Gafor celebra 70 anos

A Gafor está comemorando 70 anos de atividades. Trata-se de uma das empresas mais longevas do Brasil. Fundada em 1951 para atuar no ramo de transportes rodoviários, a empresa expandiu seus negócios para todas as etapas da cadeia de suprimentos.

Em 2008 a Gafor comprou a DM Transportes, empresa especializada em transporte internacional, expandindo suas atividades neste segmento onde presentemente atua há 28 anos.

Hoje a empresa conta com mais de 40 unidades no Brasil, além de estruturas operacionais na Argentina, Chile, Uruguai e Paraguai. São mais de 2.500 equipamentos e 70.000m2 de armazém e 2.000 colaboradores. Seu diretor, Sérgio Maggi Junior, ocupa o cargo de diretor de Relações Institucionais da ABTI, participando das Diretorias da Entidade desde 2012.

O limbo da concessão da Mercovia traz inquietação

As indefinições que cercam o fim dos 25 anos de concessão do Centro Unificado de Fronteiras e a Ponte Internacional e seus acessos, estão causando apreensão a todos os envolvidos nas atividades deste passo de fronteira.

Operado pela iniciativa privada, o Centro tornou-se uma referência de boas práticas neste setor, servindo de paradigma para outras fronteiras.

As indecisões que envolvem este empreendimento mostram um traço recorrente das gestões públicas do Brasil e Argentina. As peculiaridades da PPP internacional que viabilizou a construção da travessia e do CUF ainda hoje são únicas. Os dois países, de modo associado, viabilizaram o projeto, contando ainda com capital privado (Mercovia). Mas se a ponte pode ser entendida como "metade brasileira, metade argentina", o fato é que o CUF se situa em território argentino, sendo regido por uma legislação muito específica que permite a atuação das autoridades alfandegárias brasileiras.

De um lado, o atual governo argentino insinua um viés estatizante, mas não declara esta posição, deixando escorrer o prazo de forma intempestiva. Segundo reportagem veiculada no Jornal do Comércio de Porto Alegre/RS, a deputada federal argentina Ingrid Jetter relata que os técnicos do Ministério do Interior recomendam a prorrogação do contrato, enquanto pessoas relacionadas à atual vice-presidente, Cristina Kirchner, preferem a estatização para poder ocupar os cargos e vagas que decorreriam deste modelo. A deputada constata que presentemente a opção da prorrogação por prazo determinado já se impõe pela exiguidade de tempo para uma decisão mais abrangente.

> Prorroga?
> Estatiza?
> Novo edital?

Já o governo brasileiro, de tendência liberal, propugna a realização de um novo edital de concessão à iniciativa privada. O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, aguarda uma manifestação oficial do governo argentino. Por sua vez, o embaixador da Argentina, Daniel Scioli, externou publicamente a intenção de seu país de prorrogar o contrato da Mercovia por mais um ano. E para consolidar esta posição, o diplomata aguarda um comunicado oficial do Brasil. O prefeito de São Borja, Eduardo Bonotto, com o apoio do senador Carlos Heinze, procurou o ministro Tarcísio de Freitas também com o objetivo básico de que se renove o contrato da concessão por prazo determinado, para que haja tempo de tramitar um novo edital.

Em 2020 o Ministério da Infraestrutura contratou por R$ 3,2 milhões a Empresa de Planejamento e Logística – EPL para realizar os estudos para o fim da concessão da ponte internacional. Tal medida não deixa dúvidas de que o governo brasileiro não deseja a renovação do contrato da Mercovia.

Definitivo mesmo, é o fato de que os dois países perderam os prazos formais de tomar as decisões cabíveis para que não haja uma descontinuação desta bem sucedida experiência de unificação de serviços de alfandega. E os motivos, dos dois lados, não são externados com clareza.

Campanha "use a máscara" nas redes sociais

A iniciativa obteve grande participação dos associados

Com o propósito de interagir com o público do transporte e incentivar o uso da máscara como forma de prevenir o contágio e disseminação da covid 19, a ABTI lançou uma campanha nas redes sociais. Também foi destacado que mesmo depois da vacinação, ainda será necessário usar a máscara.

Para participar, as pessoas tinham que tirar uma selfie usando a máscara corretamente e depois enviar para a Associação, informando seu nome e localização. Contextualizando o ambiente corporativo, também foi solicitado que o pessoal identificasse a empresa, através de uma máscara com o logo, uniforme, fachada, caminhão...

A proposta teve inúmeras adesões, e para homenagear os 68 primeiros participantes, e reiterar a importância desta prevenção, estamos reproduzindo suas fotos nesta edição da revista.

Campanha
#TODOSDEMÁSCARA

POR MIM, VOCÊ, TODOS.

O uso da máscara é individual, mas a proteção é para todos!

Horários das Operações Aduaneiras nas Principais Fronteiras

Cidade	Órgãos de controle	Dias úteis	Final de semana	Mapa	Anvisa	Emater
Chuí (RS)	Receita Federal	9h às 18h				
Jaguarão (RS)	Concessionária Multilog	8h às 12h e das 14h0 às 18h45		8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 14h às 17h	
	Receita Federal	14h às 17h30				
Aceguá (RS)	Receita Federal	14h às 17h		Por demanda		
Sant'Ana do Livramento (RS)	Concessionária Multilog	8h às 12h e das 14h às 19h48min		8h às 12h e das 13h30 às 17h30	8h às 18h	8h às 12h e das 13h30 às 17h30
	Receita Federal	8h às 20h				
Quaraí (RS)	Receita Federal	8h às 12h e das 13h30min às 17h30				
Barra do Quaraí (RS)	Receita Federal	domingo a domingo: das 8h às 20h				
Uruguaiana (RS)	Concessionária Multilog	7h às 20h30min (exportação) e das 7h às 22h (importação)	sáb. 8h às 14h (exp.) 7h às 22h (imp.)	8h às 12h e das 14h às 18h30	8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 14h às 18h
	Receita Federal	8h às 20h30min	sáb. 8h às 20h30min			
	TA BR 290	8h às 21h / sábado das 8h às 21h / domingo sem expediente				
Itaqui (RS)	Receita Federal	10h às 15h (sentido AR-BR)	sem operação			
São Borja (RS)	Concessionária MERCOVIA	8h às 22h30min	sábados das 8h às 14h	8h às 18h e aos sábados das 8h às 12h	Dias de semana das 8h às 18h	
	Receita Federal	8h às 22h30min	sábados das 8h às 14h			
Porto Xavier (RS)	Receita Federal	8h15min às 11h30min e das 14h15min às17h30min	sábados das 9h15 às 10h30min e das 16h15 às 17h30min			
Porto Mauá (RS)	Receita Federal	8h às 11h30min e das 14h às 17h30min				
Dionísio Cerqueira (SC)	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h		8h às 12h e das 13h30 às 17h30	8h às 12h Período da tarde, somente trabalho administrativo	
Foz do Iguaçu (PR)	Concessionária Multilog	8h às 1h30min		8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 13h às 17h	Por demanda
	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h (AR)/ 6h às 12h (PY)	Não tem plantão			
Santa Helena (PR)	Porto de Santa Helena	7h às 19h		7h às 11h30 e das 13h30 às 18h		
	Receita Federal	7h às 12h e das 13h30min às 19h				
Guaíra (PR)	Porto Sete Quedas	8h às 18h		8h às 12h e das 13h30 às 17h	8h às 12h e das 13h30 às 17h	
	Receita Federal	8h às 18h30min				
Corumbá (MS)	AGESA	7h30 às 12h e das 13h30 às 18h	Sábados por demanda	7h30 às 11h30 e das 13h30 às 17h30		
	Receita Federal	7h30min às 11h30min e das 13h30min às 17h30min				

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

Área de Controle Integrado

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

**A exportação em Uruguaiana está em fase de integração com Paso de los Libres/AR.*

Subcontratação

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

Tabela atualizada no site da ANTT www.antt.gov.br até 25/05/2018
MIC/DTA e CRT: Deverão serem emitidos pela empresa contratante
SEGURO RESP. CIVIL DANOS a TERCEIROS: Deverá ser emitido pela empresa contratada
SEGURO RESP. CIVIL DANOS a CARGA TRANSPORTADA: Deverá ser emitido pela empresa contratante (campo 03 do CRT)

Intercâmbio de Tração

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

Tabela atualizada no site da ANTT www.antt.gov.br até 25/05/2018

Documentos obrigatórios para o Transporte Internacional

Documentos do Motorista

• Documento de identidade (RG-RNE-Passaporte);
• Carteira Nacional de Habilitação (CNH) nas categorias "E", conforme configuração do veículo. No campo das observações deve constar "Exerce Atividade Remunerada (EAR)";
• Comprovante de vacinação da febre amarela.

Documentos do Veículo

• Certificado de Registro de Licenciamento de Veículo (CRLV);
• Autorização ao motorista para trafegar no território nacional e no Mercosul com o veículo e/ou carteira de trabalho, assinados pela transportadora permissionária;
• Certificado de Apólice de RCTR-VI, seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional de danos a terceiros não transportados (que poderá ser quando da saída do território brasileiro);
• Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV) vigente;
• Licença originária para cada ligação (país) emitidos pela ANTT;
• Licenças complementares de acordo com as ligações que a transportadora (e veículo) possui. Os mais comuns você pode conferir clicando aqui.

Documentos da Carga

Conforme a Resolução GMC nº 34/2019 e a Resolução ANTT nº 5.840 de 22 de janeiro de 2019, são documentos de porte obrigatório para o TRIC:
• Conhecimento Internacional de Transporte por Rodovia (CRT) devidamente assinado, estipulado pela Instrução Normativa Conjunta nº 58 de 27 de agosto de 1991;
• Certificado de Apólice de Seguro de responsabilidade civil e danos à carga transportada do emissor do CRT.

Também é necessário o porte de:

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

Em comparação a 2020, movimento de caminhões cresce de 20 a 30% em 2021

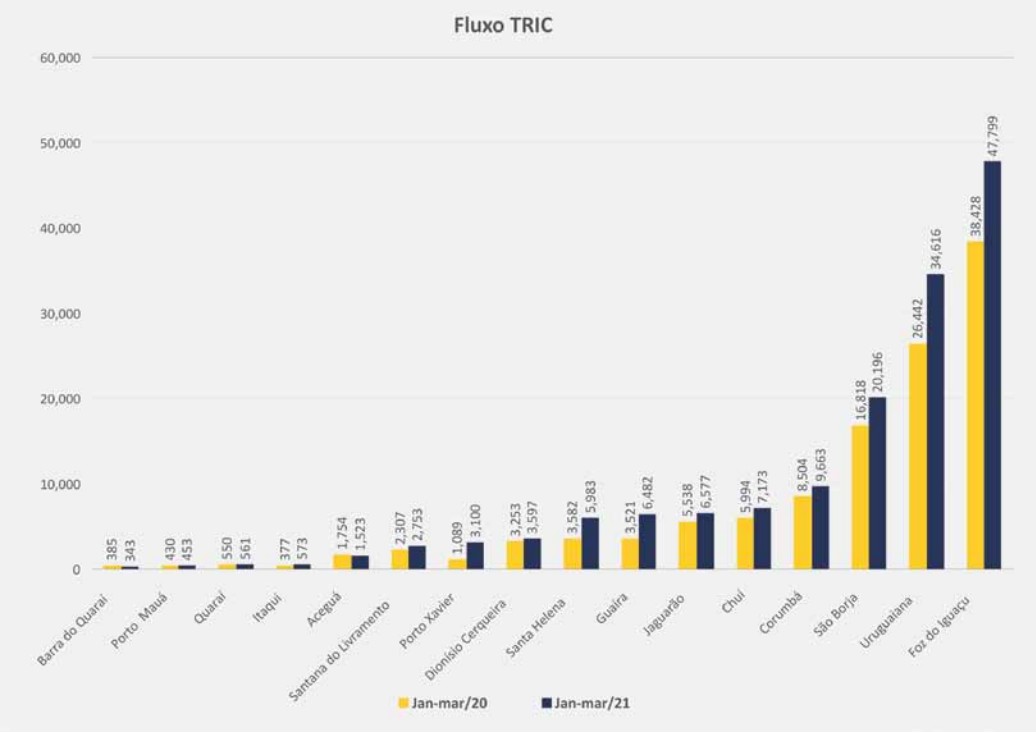
Embaraços criados pela pandemia não impediram o forte crescimento do modal rodoviário

ABTI

Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês anterior com mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual)		
				Jan-mar 2020	Jan-mar 2021	Δ	fev 2021	mar 2021	Δ	mar 2020	mar 2021	Δ	abr/19 mar/20	abr/20 mar/21	Δ
Itaqui	Alvear	AR	Importação	348	573	64.66%	150	153	0.00%	53	153	188.68%	2,659	2,281	-14.22%
			Exportação	29	0	-100.00%	0	0	0.00%	0	0	0.00%	61	0	-100.00%
			Total	377	573	51.99%	150	153	0.00%	53	153	188.68%	2,720	2,281	-16.14%
São Borja	Santo Tomé	AR	Importação	8,416	9,042	7.44%	3,032	3,546	16.95%	2,692	3,546	31.72%	36,380	34,721	-4.56%
			Exportação	8,402	11,154	32.75%	3,491	4,441	27.21%	2,722	4,441	63.15%	38,878	36,657	-5.71%
			Total	16,818	20,196	20.09%	6,523	7,987	22.44%	5,414	7,987	47.52%	75,258	71,378	-5.16%
Porto Xavier	San Javier	AR	Importação	851	2,564	201.29%	854	786	-7.96%	514	786	52.92%	6,513	9,786	50.25%
			Exportação	238	536	125.21%	177	206	16.38%	70	206	194.29%	1,205	2,411	100.08%
			Total	1,089	3,100	184.66%	1,031	992	-3.78%	584	992	69.86%	7,718	12,197	58.03%
D. Cerqueira	B. de Irigoyen	AR	Importação	1,298	1,701	31.05%	543	752	38.49%	502	752	49.80%	7,271	8,280	13.88%
			Exportação	1,955	1,896	-3.02%	630	737	16.98%	643	737	14.62%	8,339	9,138	9.58%
			Total	3,253	3,597	10.57%	1,173	1,489	26.94%	1,145	1,489	30.04%	15,610	17,418	11.58%
Uruguaiana	P. de los Libres	AR	Importação	8,935	10,979	22.88%	3,471	3,943	13.60%	2,520	3,943	56.47%	42,496	40,177	-5.46%
			Exportação	17,507	23,637	35.01%	7,115	9,107	28.00%	5,679	9,107	60.36%	78,200	87,713	12.16%
			Total	26,442	34,616	30.91%	10,586	13,050	23.28%	8,199	13,050	59.17%	120,696	127,890	5.96%
Porto Mauá	Alba Posse	AR	Importação	1	1	0.00%	1	0	0.00%	0	0	0.00%	6	7	16.67%
			Exportação	429	452	5.36%	128	187	46.09%	122	187	53.28%	1,787	1,285	-28.09%
			Total	430	453	5.35%	129	187	44.96%	122	187	53.28%	1,793	1,292	-27.94%
Foz do Iguaçu	C. del Este/ Puerto Iguazu	AR	Imp.PIA/PTN	16,729	29,053	73.67%	9,712	8,056	-17.05%	6,252	8,056	28.85%	92,282	103,361	12.01%
			Exp.PIA/PTN	21,699	18,746	-13.61%	5,844	7,134	22.07%	5,402	7,134	32.06%	71,863	75,669	5.30%
			Total PIA/PTN	38,428	47,799	24.39%	15,556	15,190	-2.35%	11,654	15,190	30.34%	164,145	179,030	9.07%
Santa Helena	Porto Índio	PY	Importação	3,336	5,714	71.28%	2,072	1,435	-30.74%	614	1,435	133.71%	16,358	21,487	31.35%
			Exportação	246	269	9.35%	56	49	-12.50%	10	49	390.00%	853	1,572	84.29%
			Total	3,582	5,983	67.03%	2,128	1,484	-30.26%	624	1,484	137.82%	17,211	23,059	33.98%
Guaíra	Salto del Guaíra	PY	Importação	3,108	6,071	95.33%	2,241	956	-57.34%	562	956	70.11%	14,151	18,809	32.92%
			Exportação	413	411	-0.48%	145	186	28.28%	73	186	154.79%	2,131	3,065	43.83%
			Total	3,521	6,482	84.10%	2,386	1,142	-52.14%	635	1,142	79.84%	16,282	21,874	34.34%
Aceguá	Acegua	UY	Importação	1,414	1,164	-17.68%	384	391	1.82%	398	391	-1.76%	6,322	4,203	-33.52%
			Exportação	340	359	5.59%	126	154	22.22%	119	154	29.41%	1,125	1,416	25.87%
			Total	1,754	1,523	-13.17%	510	545	6.86%	517	545	5.42%	7,447	5,619	-24.55%

Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês anterior com mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual)		
				Jan-mar 2020	Jan-mar 2021	Δ	fev 2021	mar 2021	Δ	mar 2020	mar 2021	Δ	abr/19 mar/20	abr/20 mar/21	Δ
Barra do Quaraí	Bella Unión	UY	Importação	101	18	-82.18%	2	2	0.00%	3	2	-33.33%	189	342	80.95%
			Exportação	284	325	14.44%	101	161	59.41%	118	161	36.44%	881	1,846	109.53%
			Total	385	343	-10.91%	103	163	58.25%	121	163	34.71%	1,070	2,188	104.49%
Chuí	Chuy	UY	Importação	1,289	1,501	16.45%	474	568	19.83%	447	568	27.07%	5,558	5,110	-8.06%
			Exportação	4,705	5,672	20.55%	1,771	2,115	19.42%	1,828	2,115	15.70%	20,942	22,094	5.50%
			Total	5,994	7,173	19.67%	2,245	2,683	19.51%	2,275	2,683	17.93%	26,500	27,204	2.66%
Jaguarão	Rio Branco	UY	Importação	2,437	2,878	18.10%	880	943	7.16%	646	943	45.98%	10,655	12,478	17.11%
			Exportação	3,101	3,699	19.28%	1,168	1,537	31.59%	1,104	1,537	39.22%	13,991	16,646	18.98%
			Total	5,538	6,577	18.76%	2,048	2,480	21.09%	1,750	2,480	41.71%	24,646	29,124	18.17%
Quaraí	Artigas	UY	Importação	528	490	-7.20%	164	91	-44.51%	151	91	-39.74%	1,251	1,565	25.10%
			Exportação	22	71	222.73%	19	34	78.95%	8	34	325.00%	135	279	106.67%
			Total	550	561	2.00%	183	125	-31.69%	159	125	-21.38%	1,386	1,844	33.04%
S. do Livramento	Rivera	UY	Importação	715	1,003	40.28%	351	346	-1.42%	243	346	42.39%	3,024	3,600	19.05%
			Exportação	1,592	1,750	9.92%	562	676	20.28%	564	676	19.86%	6,977	6,330	-9.27%
			Total	2,307	2,753	19.33%	913	1,022	11.94%	807	1,022	26.64%	10,001	9,930	-0.71%
Corumbá	Puerto Suarez	BO	Importação	1,619	1,606	-0.80%	495	714	44.24%	526	714	35.74%	5,767	6,094	5.67%
			Exportação	6,885	8,057	17.02%	2,796	3,067	9.69%	2,003	3,067	53.12%	28,809	27,011	-6.24%
			Total	8,504	9,663	13.63%	3,291	3,781	14.89%	2,529	3,781	49.51%	34,576	33,105	-4.25%

Fluxo de veículos



Feriados nacionais no Mercosul

Julho

sexta, 9
Dia da Independência

domingo, 18
Juramento da Constituição do Uruguai

segunda, 5
Dia da Independência
sábado, 24
Aniversário de Simón Bolívar

sexta, 16
Nossa Senhora do Carmo

Agosto

segunda, 16
Dia do general José de San Martín

quarta, 25
Dia da Independência

domingo, 15
Fundação de Assunção

domingo, 15
Assunção de Maria

Setembro

terça, 7
Dia da Independência

quarta, 29
Dia da Batalha de Boquerón

sábado, 18
Dia da Independência
domingo, 19
Dia do Exército Chileno

Legenda: Argentina Brasil Chile Paraguai Uruguai Venezuela

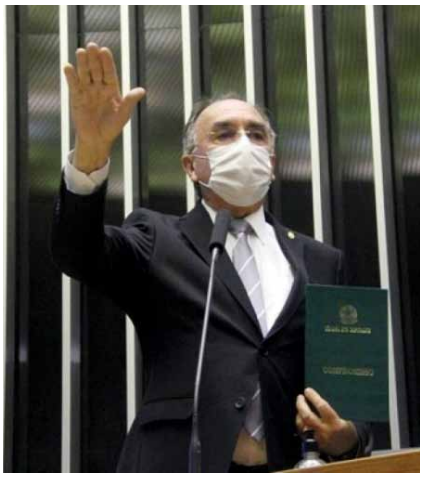
Fonte: www.mercosur.int

Paulo Caleffi toma posse como deputado federal

Após mais de três décadas sem um representante do setor de transporte na Câmara Federal, o gaúcho Paulo Caleffi tomou posse no dia O4 de maio. Primeiro suplente do PSD, com 31.487 votos, ele assumiu o cargo no lugar do deputado Danrlei de Deus, que se tornou secretário de Esporte e Lazer do RS.

Em seu discurso de posse, declarou que honrará a delegação para o cargo recebida dos gaúchos, sendo o instrumento da esperança de seus eleitores que acreditaram na proposta para um Brasil com ordem para ter progresso.

Graduado em Economia e Direito, o empresário é natural de Bento Gonçalves/RS. Toda sua



trajetória profissional está relacionada ao transporte. Fundou o Sindbento, entidade patronal do transporte em sua região, e foi presidente da Fetransul – Federação das Empresas de Transporte e Logística do RS por cinco mandatos. Desde 2002 é o secretário geral da Câmara Interamericana do Transporte – CIT, entidade fundada por ele, e que congrega 18 países das Américas. A ABTI é uma das entidades brasileiras que compõem a CIT.

Francisco Cardoso, presidente da ABTI, destaca a importância de contar com um representante no Congresso que conhece profundamente o Transporte e Logística, inclusive Internacional, constituindo-se numa referência para as questões do setor, juntamente com outros deputados e senadores que há mais tempo acolhem os temas deste segmento econômico essencial ao Brasil e ao Mercosul.

Sua melhor versão

está te esperando para uma videochamada.

1 Acesse o QR CODE e utilize os serviços online do SEST SENAT.

SEST SENAT

O TRANSPORTE MOVE O BRASIL

*E A **INTEGRAÇÃO MULTIMODAL** LEVA O PAÍS PARA FRENTE.*

Diferentes meios de transporte desenvolvem um papel muito importante no transporte de pessoas e cargas todos os dias.

E é essa integração a garantia de um movimento em harmonia.

Cadastre-se e receba informações atualizadas sobre o setor que move o Brasil.

#O TRANSPORTE MOVE O BRASIL

CNT Confederação Nacional do Transporte

OTRANSPORTEMOVEOBRASIL.CNT.ORG.BR