

Cenário do Transporte

revista
ABTI

Associação Brasileira
de Transportadores
Internacionais

4º TRIMESTRE 2025

78

ANO XIX

Mala Direta
Endereçada

9912636137/2024 - SE/RS

ABTI



FECHAMENTO AUTORIZADO.
Pode ser aberto pelos Correios.

www.abti.org.br

Celeridade dos **avanços**
normativos do transporte
passa pela busca de consenso



Conte com a ABTI!

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

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

Não importa a dúvida, a gente resolve junto.

Fale conosco agora mesmo.
É só apontar a câmera!



Juntos seremos mais fortes!



Estamos aqui!

Rua dos Andradas, 1995
Santana – Uruguaiana/RS
www.abti.org.br
@associacaoabti

O Transporte e a integração econômica



Glademir Zanette
Presidente da ABTI

Nossa revista apresenta como tema de capa como se processam as mudanças normativas no Mercosul. Trata-se de um contexto que permeia regularmente as reuniões dos grupos setoriais do bloco. No caso do Transporte, o Subgrupo Nº 5 tem esta atribuição. O desafio das negociações em busca de aperfeiçoamentos na legislação que regula nossa atividade é consolidar a harmonização de interesses, equilibrando benefícios aos países integrantes do Mercosul. Em essência, o transporte é um dos mais expressivos promotores da integração econômica. Sua dinamicidade vive uma permanente inquietação pela produtividade. E uma síntese objetiva das inúmeras observações que podem ser feitas a respeito desta prestação de serviços é de que caminhão parado em fronteiras traz prejuízos não apenas ao transportador. Na verdade, o custo logístico recai sobre o preço das mercadorias transportadas. Portanto, sempre que o setor privado trabalha por mudanças regulatórias a partir das reuniões do SGT-5, está

defendendo a concepção central da criação do bloco comum, que é a integração mercadológica com vantagens aos povos que integram esta região econômica.

A dinamicidade do Transporte demanda produtividade

O questionamento sobre a celeridade dos avanços normativos tem méritos inerentes, pois todos (governos e iniciativa privada) atuam em um ambiente de apreciáveis avanços tecnológicos, demandando revisões ágeis que produzam sintonia com a realidade.

Esta é minha mensagem derradeira na condição de presidente da ABTI. Agradeço a confiança que nossos Associados depositaram em nossa Diretoria, ao mesmo tempo que desejo pleno êxito ao meu sucessor, Paulo Ossani.

sumário



ANO XIX • EDIÇÃO 78 • 2025

ABTI tem novo presidente para o biênio 26/27

07



Uruguaiana sedia 7º **Congresso Itinerante** do Transporte Rodoviário Internacional

14-15



Matéria principal

Mudanças no marco legal do **transporte no Mercosul** cumprem extenso caminho até a consolidação

28-34





Um **jogo de futebol**
consagra convivência em
Uruguaiana e
Paso de los Libres

37



Tecnologia: os colegas
virtuais estão chegando

50-51

GERAIS

- Apresentação da Diretoria da ABTI 08/09

GERAIS

- Associação promove confraternização com apoiadores de 2025 10

EVENTOS

- ABTI condecora seis Embaixadores do Transporte Internacional 16

GERAIS

- Unidade do SEST SENAT em Ijuí/RS leva nome
de Glademir Zanette 19

TRANSPORTES

- Mercosul analisa restringir caminhões antigos 21

ENTREVISTA

- Leonardo Quiñónez, diretor da ABTI, analisa o TRIC
na tríplice fronteira 24/25

HISTÓRIA

- Em 1966 surgiu a primeira entidade supranacional
do transporte internacional no Cone Sul da América 40/41

GERAIS

- Concessionária CS Rodovias Mercosul assume o CUF
e a ponte internacional de São Borja/Santo Tomé 42

GERAIS

- Argentina extingue cobrança de taxas administrativas 42

RECURSOS HUMANOS

- Estudo indica aspectos centrais do bem-estar no trabalho 46/47

ASSOCIADOS

- CTN investe em frota movida a gás biometano 53

DIRETORIA EXECUTIVA

Presidente

Glademir Zanette

1º Vice-Presidente

Paulo Ricardo Ossani

2º Vice-Presidente

Francisco Cardoso

1º VP de Relações Institucionais

Sérgio Maggi Júnior

2º VP de Relações Institucionais

Antônio Luiz da Silva Júnior

1º VP de Gestão Coordenada de Fronteiras

Jorge Antônio Lanzanova

2º VP de Gestão Coordenada de Fronteiras

Danilo Guedes

1º VP Administrativo - Financeiro

Nolar Vicente Sauer

2º VP Administrativo - Financeiro

Flávio Vasconcelos dos Santos

DIRETORIA ADJUNTA

Directores

Juan Carlos Castro Pastor

Hélio José Branco de Matias

Isonir Bianchini Canalli

Lenoir Gral

Francine Roman

Leonardo Hoffmann Quiñónez

Matías Ferrari

CONSELHO FISCAL

Presidente do Conselho Fiscal

Valmor Scapini

Conselheiro Fiscal Efetivo

Giovane Lindemayer de Oliveira

Conselheiro Fiscal Efetivo

Edgardo José Gasparini

Conselheiro Fiscal Suplente

Clovis Dallagnol

Conselheiro Fiscal Suplente

Rubem de Carvalho Maidana

Conselheiro Fiscal Suplente

Walter Edecio Soto

CONSELHO EDITORIAL ABTI

VP Executiva - Gladys Vinci

Comunicação - Valéria Zinelli

Comunicação - Manuel Marques

GERÊNCIA

Nitri Hoisler

gerencia@abti.org.br

REDAÇÃO

Editor Responsável

Jornalista Paulo Ziegler

paulo@plusagencia.com.br

PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃO

Plus Comunicações

Arte - Cid D'Ávila

IMPRESSÃO

Gráfica Ideograf

Tiragem desta Edição

3.000 exemplares

Volvo FH com I-Torque

MAIS ECONOMIA SEM PERDER ROBUSTEZ

- + economia de combustível
- + disponibilidade
- + eficiência.



Gerenciamento contínuo e inteligente do torque do motor em qualquer rota.

Ganho de até 3% na economia de combustível, em comparação ao mesmo modelo sem I-Torque.

Ajuste automático da necessidade de torque com base na velocidade e aceleração.

Redução no consumo de combustível sem comprometer o desempenho.

Procure a Dipesul mais próxima de você.

Paulo Ossani vai presidir ABTI no biênio 2026-2027

A Assembleia Geral Ordinária da Associação, ocorrida em 27 de novembro, na sede da ABTI e de modo remoto, elegeu Paulo Ricardo Ossani presidente para o biênio 2026/2027. O empresário preside a Transportes Cavalinho, organização com sede em Vacaria/RS. Ele já participava da Diretoria, no cargo de 1º vice-presidente.

Ossani é natural de Frederico Westphalen/RS. Desde criança viajava com seu pai, ainda motorista de caminhão. Em 1982 seu pai deu início a Transportes Cavalinho. Ossani também preside o Sindivar - Sindicato das Empresas de Logística e Transporte Rodoviário de Cargas de Vacaria, e é vice-presidente da FETRAN-



SUL – Federação das Empresas de Transporte e Logística do RS. O empresário atua há 51 anos no Transporte Rodoviário de Cargas.

Diego Tomasi, diretor da Tomasi Logística, será o 1º vice-presidente. Glademir Zanette também participa da Diretoria, agora como 2º Vice-Presidente.

Também passam a integrar a Diretoria da ABTI, em primeira participação, Cássio Ciampolini, da Polivias, e Julia Borghetti, da Borg Express, ambos compondo o grupo da Diretoria Adjunta. A presidência do Conselho Fiscal segue com Valmor Scapini, da Scala Logística.

Conselho Consultivo

O Estatuto Social da ABTI, em seu artigo 36, esclarece que o Conselho Consultivo é um órgão deliberativo, que atua em apoio à Diretoria Executiva da Associação para orientar, sempre que isso for necessário. Ele é formado pelo presidente e o vice-presidente da gestão em curso, e pelos demais presidentes e vices de gestões anteriores. Suas atribuições são indelegáveis, devendo ser exercidas pessoalmente.

Entre suas competências está a de examinar e deliberar sobre a prestação de contas da Diretoria Executiva, convocar assembleias extraordinárias, assim



como julgar recursos a ele interpostos de decisões da Diretoria Executiva. Também são de suas atribuições referendar, quando for o caso, atos praticados pelo presidente, inclusive a aprovação da indicação do(a) vice-presidente executivo.

O perfil dos membros do Conselho Consultivo, reconhecidamente experientes na condução da Entidade, pois já ocuparam ou ocupam os cargos maiores, configura um foro preparado para mediar e solucionar eventuais conflitos na Associação.

Diretoria para o

DIRETORIA EXECUTIVA



Presidente
Paulo Ricardo Ossani
Transportes Cavalinho



1º Vice-Presidente
Diego Tomasi
Tomasi Logística



2º Vice-Presidente
Glademir Zanette
Transportes Rodoviários Letsara



Diretor
Cássio Ciampolini
Sampaio Barros
Polivias S.A. Transportes e Serviços



Diretor
Clóvis Dall'Agnol
Expresso Hércules Transportes e Comércio



1º VP de Relações Institucionais
Sérgio Maggi Júnior
Gafor



2º VP de Relações Institucionais
Antônio Luiz da Silva Júnior
Tora Transportes Industriais



1º VP de Gestão Coord. de Fronteiras
Jorge Antônio Lanzanova
ATRHOL - Agência e Transportes Horizontina



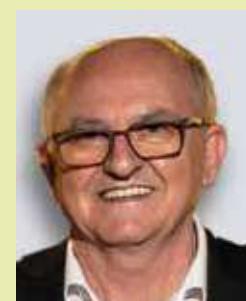
Diretora
Francine Roman
Transportes Silvio



Diretor
Juan Carlos Castro Pastor
Transrodut Transportes Nacionais e Internacionais



2º VP de Gestão Coord. de Fronteiras
Danilo Guedes
ABC Cargas



1º VP Admin.- Financeiro
Nolar Vicente Sauer
Interflet Transportes



2º VP Admin.- Financeiro
Flávio Vasconcelos dos Santos
TTI - Transplatina Transporte Internacional



Diretor
Leonardo Hoffmann Quiñónez
Transparaguay Transportes Rodoviários



Diretor
Rubem de Carvalho Maidana
Ruber Transportes Internacionais

biênio 2026-2027

CONSELHO CONSULTIVO



Diretor
Edgardo José Gasparrini
Rigabras Transportes



Diretora
Julia Borghetti
Borg Express Logística



Diretor
Walter Soto
Coopercarga



Presidente Mandato Atual
Paulo Ricardo Ossani
Transportes Cavalinho



1º Vice-Presidente
Diego Tomasi
Tomasi Logística



Ex-Presidente
Glademir Zanette
Transportes Rodoviários Letsara



Ex-Presidente
Francisco Carlos G. Cardoso
Interlink Transportes Internacionais



Vice-Presidente Executiva
Gladys Vinci



CONSELHO FISCAL



Presidente do Conselho Fiscal
Valmor Scapini
Scala Transporte e Administração



Conselheiro Fiscal Efetivo
Giovane Lindemayer de Oliveira
PM Despachos Aduaneiros e Representações



Conselheiro Fiscal Efetivo
Hélio José Branco de Matias
Ambipar Logistics



Conselheiro Fiscal - Sup.
Matías Ferrari
BBM Logística



Conselheiro Fiscal - Sup.
Isonir Bianchini Canalli
Di Canalli



Conselheiro Fiscal - Sup.
Lenoir Gral
Transportes Gral

gerais

Confraternização homenageia apoiadores da ABTI em 2025



O Tamandaré late Clube, junto à margem do rio Uruguai, sediou em 26 de novembro uma confraternização organizada pela ABTI para reunir sócios apoiadores, patrocinadores da Festa dos Motoristas, do 7º Congresso Itinerante de Transporte Rodoviário Internacional e a Diretoria da Associação.

O evento foi uma oportunidade para fazer um balanço das realizações da Entidade ao longo do ano. Foi destacada a participação em todos os fóruns técnicos em que se tratou de aspectos formais e legais do setor, com destaque para as reuniões ordinárias do SGT-5. As fronteiras internacionais foram percorridas sempre na busca de soluções e do aperfeiçoamento das atividades do transporte internacional. Também foram destacadas as ações comunitárias e a Festa dos Motoristas de Uruguiana, culminando com o Congresso Internacional que ocorreu no dia seguinte a esta celebração.

Gladys Vinci, vice-presidente executiva, assinalou que as realizações empreendidas pela ABTI só foram possíveis graças aos sócios apoiadores. O presidente Glademir Zanette prestou reconhecimento ao trabalho da equipe da Entidade, tendo igualmente expressado gratidão às empresas que patrocinam os projetos desenvolvidos.

Os apoiadores receberam uma homenagem entregue pelo presidente e diretores da Associação.

Na sequência a ABTI apresentou o projeto Sócios Apoiadores 2026, com cotas já definidas. Durante a confraternização diversas organizações de imediato confirmaram adesão ao plano.



Sócios apoiadores 2025

CATEGORIA OURO

- ATRHOL
- BBM LOGÍSTICA
- BORG EXPRESS
- BRENEX
- CORDENONSI
- DIPESUL
- GAFOR
- INTERLINK
- LETSARA
- MCN MACENOR
- MVP
- POLIVIAS
- QBOX
- RENOVARE
- RUVER
- TRANSMAAS
- TRANSRUDUT

CATEGORIA PRATA

- DEX INTERNACIONAL

CATEGORIA BRONZE

- SINTRACERGS

Patrocinadores do 7º Congresso Internacional

- DAF - ELDORADO
- VOLVO - DIPESUL
- MERCEDES-BENZ, SAVAR E CONSÓRCIO MERCEDES-BENZ





Rastreamento,
Videotelemetria e
Comunicação Global



Inteligência e Tecnologia Transformando a Sua Operação

Eleve a performance da sua frota com a mais avançada tecnologia de Rastreamento, Videotelemetria e Comunicação Global.

Nossas soluções integram dados, vídeos e alertas para colocar sua operação no ritmo certo, garantindo produtividade e segurança do início ao fim do trajeto.

Com a Trucks Control, você tem dados e imagens para tomar as melhores decisões.



43 99914-0020
43 3377-5200

vendas@tcsat.com.br
www.tcsat.com.br
 @truckscontrol



A REFORMA TRIBUTÁRIA ESTÁ CHEGANDO!

Mas calma!

Com a **ASSERTT** você tem a ÚLTIMA chance de recuperar seus créditos tributários.

Quer descobrir quanto a sua empresa tem de créditos

PIS|Cofins

para recuperar ?

Agende sua análise gratuita

📞(45) 9 8822-1953

Os riscos climáticos e a necessidade de resiliência na infraestrutura de transporte no Brasil

O setor de transporte é fundamental para a movimentação de pessoas e bens em todas as cidades e regiões, no Brasil e nos países vizinhos. Apesar dessa importância para as atividades diárias e cadeias produtivas, verifica-se uma vulnerabilidade sistêmica no setor de transporte brasileiro. Existem riscos de diversas ordens, tais como os relacionados ao ambiente de negócios, decorrentes de decisões políticas e jurídicas do poder público. Destacam-se ainda os riscos ambientais, a exemplo dos eventos climáticos extremos, que têm crescido em frequência e intensidade.

Esses temas foram abordados pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) em estudos recentes, como a "Análise de Grandes Riscos do Setor de Transporte". Nela, transportadores identificaram como maiores ameaças as alterações legais, o crime organizado, a escassez de mão de obra e os eventos climáticos. Estes últimos causam danos aos ativos dos transportadores e à infraestrutura que, em sua maioria, ainda não possui propriedades resilientes – ou seja, capazes de manter a funcionalidade ou recuperá-la rapidamente mediante impactos adversos.

Exemplo disso foram os prejuízos e interrupções logísticas causados pelas enchentes no Rio Grande do Sul em 2024. A destruição

evidenciou que os fenômenos climáticos têm custos relevantes, agravados pela falta de preparação. A CNT estimou a necessidade de aportes para a reconstrução de vias e dragagem, publicando estudos específicos sobre a recuperação da infraestrutura estadual. Na sequência, a "Sondagem CNT de Resiliência Climática no Setor de Transporte" verificou que, embora os transportadores tenham conhecimento limitado sobre o conceito de resiliência, percebem claramente o aumento da intensidade meteorológica e seu impacto financeiro direto.

Em síntese, a CNT caracteriza em seus estudos ([disponíveis em cnt.org.br](http://cnt.org.br)) o atual quadro de ameaças e propõe medidas como o financiamento de projetos de resiliência, rotas redundantes, colaboração transnacional e monitoramento de riscos, visando ampliar a preparação e a resposta a crises dos setores público e privado.

Tiago Veras é Gerente Executivo de Desenvolvimento do Transporte na Confederação Nacional do Transporte.



7º Congresso Itinerante do Transporte Rodoviário Internacional



O Auditório do SEST SENAT de Uruguaiana sediou, em 27 de novembro, o 7º Congresso Itinerante do Transporte Rodoviário Internacional (Congresso ITRI). Os sete painéis versaram sobre temas de infraestrutura, legislação, e atividades operacionais do setor.

O primeiro tema abordou as Pontes Binacionais e Rotas de Integração Sul-Americana, em apresentação remota feita por Nícolas Ohofugi, assessor técnico da INFRA S/A, agência estatal de estudos e projetos de transporte e infraestrutura. Sua abordagem central foi a respeito de indicadores de transporte para cada modal. Dedicou a parte final de sua palestra para apresentar as cinco

rotas de integração sul-americana planejadas pelo Governo Federal. Informou ainda, que a Infra desenvolve estudos sobre nove pontes binacionais.

Coube ao advogado tributarista Fernando Massignan abordar a Reforma Tributária e seus impactos no setor. Ele explicou o processo de transição que terá início em 2026 e será consolidado em 2029. Massignan alertou que o setor de serviços terá elevação na carga tributária. Ele esclareceu que a nova legislação específica que o transporte terá tributação no destino da carga. Especificamente o transporte internacional, na exportação, será isento de tributação. Somente a importação estará submetida aos impostos.

O delegado da Receita Federal em Uruguaiana, Wilsimar Garcia apresentou o Sistema VAI (Vigilância Aduaneira Inteligente), que na sua visão é um embrião de uma smartborder (fronteira inteligente) no Brasil, podendo ser usado em outras fronteiras. No caso de Uruguaiana, o percurso de seis quilômetros entre a ponte e o Terminal Aduaneiro é monitorado por dez câmeras, sendo um processo automatizado e ágil, em que um QR CODE resolve tudo. Segundo Garcia, inovações deverão ser implementadas, entre elas o reconhecimento automático de placas, reconhecimento facial, bem como o armazenamento automático das imagens do scanner.

A dimensão sanitária do trabalho do VIGIAGRO foi a abordagem trazida por Diego Milano, chefe do Serviço de Vigilância Agropecuária Internacional de Uruguaiana. Ele contextualizou esta atividade diante da expressão econômica do setor primário para o Brasil. Milano explicou que o status sanitário é estratégico para as exportações do País. Ele descreveu as principais ameaças existentes no que tange ao vínculo com o transporte, além de ter discorrido sobre o que é permitido ao motorista trazer na cabine do caminhão, no caso do transporte internacional.

O tempo de direção e descanso de motoristas profissionais foi outra pauta atual trazida ao Congresso Itinerante. Fabiano Goia, da PRF, explicou como se faz a comprovação das 13 horas de trabalho e as 11 horas de descanso previstas em lei. Particularizou o caso de caminhões que não sejam equipados com cronomatôgrafos, em que os motoristas podem comprovar a jornada por meio de ficha de trabalho. Goia justificou que a fiscalização da Polícia Rodoviária visa diminuir a sinistralidade.



Patrocinadores expuseram caminhões na área de acesso ao Congresso

Gizelle Coelho Netto, chefe de Gabinete da Superintendência de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – SUROC da ANTT abordou como o Manifesto de Documentos Fiscais Eletrônicos (MDF-e) vem sendo utilizado para fiscalizar o Piso Mínimo de Fretes. Ela mostrou ainda, que o MDF-e contribui para outras funções, como a verificação do pagamento do vale-pedágio, conferindo ao manifesto um papel amplo de fiscalização eletrônica.

Os seguros obrigatórios do transporte rodoviário foi a última pauta do Congresso. Coube ao superintendente da SUROC, José Aires Amaral, alertar sobre a

vinculação entre o RNTRC e as seguradoras, que a partir de março do ano que vem terão uma base integrada de dados para facilitar o controle da contratação dos três seguros obrigatórios do setor. Desta forma, haverá um efeito vinculante entre a renovação dos registros de empresas e autônomos e os seguros.

No encerramento do Congresso a ABTI prestou reconhecimento aos patrocinadores do evento: DAF Eldorado, Dipesul Volvo, Mercedes-Benz, Savar e Consórcio Mercedes-Benz, que inclusive trouxeram seus caminhões para uma exposição na área de estacionamento do SEST SENAT.



Diego Milano, chefe do VIGIAGRO/Uruguaiana



Inspetor Fabiano Goia, da PRF



Fernando Massignan, advogado tributarista

Embaixadores do Transporte Rodoviário Internacional

Anualmente a ABTI concede a condecoração de Embaixador do Transporte Rodoviário Internacional, reconhecendo profissionais que contribuíram de maneira marcante para o avanço do setor. Durante a realização do 7º Congresso Itinerante do Transporte Rodoviário Internacional a distinção foi entregue a cinco personalidades. O sexto homenageado, José Luis Vazzoler, recebeu a distinção em São Borja/RS, das mãos de presidente da ABTI, Glademir Zanette.



Embaixadores 2025

- **Wilsimar Garcia**
Receita Federal de Uruguaiana
- **Giulio Rechia**
Receita Federal de Uruguaiana
- **Paulo Richard Ziegler**
Jornalista da ABTI
- **Gizelle Coelho Netto**
Chefe de Gabinete da SUROC - ANTT
- **José Aires Amaral**
Superintendente da SUROC – ANTT
- **José Luis Vazzoler**
Gerente Geral da Mercovia



Desde 1994

EXCELÊNCIA COMPROMISSO

Ruver: Desde 1994. Conectando Fronteiras com Segurança, Sustentabilidade e Inovação

No ano de 1994, quando o Mercosul dava seus primeiros passos e abria novas rotas no comércio regional, a Ruver também iniciava sua trajetória, transportando para Argentina e Chile. Desde então, cada quilômetro percorrido se tornou parte de uma história construída com responsabilidade, compromisso e excelência, uma jornada de confiança e dedicação ao transporte internacional.

Hoje, a Logística Ruver conta com um terminal próprio de 44.000 m², com pátio amplo, armazém com estoque controlado e ambiente seguro, pronto para receber e armazenar cargas variadas. Desse total, 10.000 m² são dedicados exclusivamente à movimentação e armazenagem. Além disso, contamos com balança própria para pesagem de cargas, garantindo precisão, agilidade e segurança em todas as operações.

A Ruver segue modernizando sua frota, adotando ferramentas que aumentam a eficiência das rotas, reduzem custos operacionais e ampliam a segurança. A automatização de etapas internas, o uso de dados para tomada de decisão e a integração entre setores garantem maior rapidez e precisão ao atendimento de nossos clientes.



**Movendo cargas
Conectando Fronteiras**



Nossa missão é oferecer soluções logísticas completas e seguras. A visão é ser referência em logística integrada na América do Sul.

Nossos valores incluem qualidade, responsabilidade socioambiental, excelência operacional e desenvolvimento contínuo da equipe.

A Ruver mantém um olhar constante para o desenvolvimento do setor. Investimentos em tecnologias de monitoramento, sistemas integrados de gestão e melhorias operacionais fazem parte do seu avanço contínuo.



**Vera Maidana
CEO Ruver Transportes**



Família Ruver

A Ruver está habilitada para o transporte de cargas IMO e químicas, com certificação conforme normas vigentes e com equipe especializada à disposição o que amplia seu leque de serviços sem abrir mão da segurança.



Um dos **grandes diferenciais** da Ruver é sua frota própria (e agregados), o que permite controle total da operação, da coleta até a entrega. Com rastreamento por satélite e processos de manutenção contínuos, a empresa busca pontualidade, segurança e eficiência em cada viagem.

Com foco na evolução, a Ruver projeta um futuro com operações cada vez mais inteligentes, ágeis e conectadas preparando-se para atender às demandas de um mercado em transformação, sem abrir mão da segurança e da qualidade que marcam sua história.

Com essa mentalidade de crescimento contínuo, a Ruver também planeja expandir sua atuação em novos corredores logísticos da América do Sul, ampliando rotas, diversificando serviços e fortalecendo sua estrutura para atender diferentes perfis de clientes.

A empresa segue preparada para incorporar novas tecnologias, adotar tendências globais e desenvolver soluções personalizadas, mantendo-se sempre à frente das demandas do mercado e garantindo um padrão de excelência que acompanha sua evolução desde 1994.

Na Ruver, acreditamos que cada cliente é parte essencial da nossa trajetória. Por isso, construímos relações baseadas em confiança, transparência e comprometimento.

A empresa também acompanha tendências globais de logística, implementando práticas mais limpas, reduzindo impactos ambientais e promovendo ações responsáveis em toda a cadeia. Esse movimento reforça o compromisso com um futuro mais sustentável e alinhado às exigências do mercado internacional.

Assessoria aduaneira

O Grupo Ruver conta com um departamento de Assessoria Aduaneira com despachante próprio, uma equipe preparada com suporte técnico para desembaraçar qualquer mercadoria, com larga experiência no comércio exterior. Atuação em todo o Mercosul, conecta Brasil, Argentina, Chile, Paraguai, Uruguai e Peru.



O maior patrimônio da empresa além de seus clientes, é sua equipe. Motoristas, profissionais, operacionais e administrativos atuam com dedicação e preparo técnico, profissionalismo, responsabilidade e comprometimento, garantindo eficiência e cuidado em cada etapa concluída.



SEST SENAT inaugura unidade em Ijuí

Espaço leva o nome de Glademir Zanette, presidente da ABTI

Com a presença do presidente da CNT, Vander Costa, e do presidente da Fetransul, Francisco Cardoso, o SEST SENAT inaugurou uma nova unidade em Ijuí/RS. Edificada em um terreno de 11.862 m², com 1.950 m² de área construída, o projeto arquitetônico incorpora soluções sustentáveis, como placas fotovoltaicas, sistema de captação e reuso de água da chuva e ponto de recarga para veículos elétricos. O investimento total ultrapassa R\$ 21 milhões. A unidade tem capacidade para realizar mais de 53 mil atendimentos por ano. São serviços de odontologia, fisioterapia, nutrição e psicologia, além de cursos presenciais e a distância voltados à qualificação dos profissionais do setor. A estrutura conta com salas de aula modernas, quatro cadeiras odontológicas, simulador de direção e ambientes voltados ao ensino digital.

Em reconhecimento à sua notável trajetória, sobretudo na cidade de Ijuí, que abriga a matriz de sua empresa, o SEST SENAT escolheu



Glademir Zanette para ser o nome da unidade. O transportador é uma das principais lideranças empresariais da logística no Estado. Fundador e CEO da Transportes Rodoviários Letsara, Zanette é reconhecido por sua atuação à frente da presidência da ABTI (Associação Brasileira de Transportadores Internacionais) e do SETNOROESTE, sindicato que representa as empresas de transporte do noroeste gaúcho.

Zanette também exerce a vice-presidência institucional da Associação Comercial e Industrial de Ijuí (ACI), entidade que já presidiu, e a vice-presidência da FETRANSUL (Federação das Empresas de Logística e Transporte de Cargas no Rio Grande do Sul), contribuindo de forma decisiva para o desenvolvimento do setor e da economia regional.



Presidente da FETRANSUL, Francisco Cardoso e o presidente da CNT Vander Costa estiveram presentes no evento

SEGUROS OBRIGATÓRIOS EM FISCALIZAÇÃO

LEI 14.599/2023

A Portaria Suroc nº 27, de 7 de agosto de 2025, estabeleceu regras para a comprovação da contratação dos seguros obrigatórios no transporte rodoviário de cargas previstos na Lei 11.442/2007 que foi alterada pela Lei 14.599/2023. A medida visa a proteção de transportadores, empresas contratantes, caminhoneiros autônomos e da própria sociedade, trazendo mais segurança e transparência ao setor.

Na prática, todos os Transportadores Rodoviários Remunerados de Cargas (TRRC) precisarão comprovar a contratação de três seguros essenciais:

- **Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C)**, que cobre danos às mercadorias durante o transporte de cargas em caso de acidentes tais como: colisão, Tombamento, Abalroamento, Capotamento, incêndio ou explosão no veículo transportador;
- **Responsabilidade Civil por Desaparecimento de Carga (RC-DC)**, que protege contra roubos e extravios de carga durante o transporte;
- **Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V)**, que cobre danos materiais e danos corporais causados a terceiros durante o transporte de carga, causados pelo veículo transportador ou pela carga transportada. Este seguro abrange veículos de frota própria e/ou TAC.

Consequências do não cumprimento:

- Impossibilidade de manter o RNTRC (Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas) ativo.
- Aplicação de multas e impedimento para a prestação do serviço de transporte.

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

NOVO MARCO DO SEGURO - Lei 15.040/2024

A Lei 15.040/2024 é o novo marco legal do seguro privado no Brasil, em vigor desde Dezembro de 2025, que moderniza as regras, cria um microssistema próprio para o contrato de seguro, focando em transparência, previsibilidade e equilíbrio, unificando normas antes dispersas no Código Civil e outras legislações, definindo prazos claros para análise de propostas e pagamentos.

Quem ganha e quem precisa se adaptar com a nova lei do Marco Legal dos Seguros?

A nova Lei n.º 15.040/2024 afeta diretamente segurados, seguradoras, corretores, beneficiários e o mercado como um todo.

Cada grupo terá adaptações e oportunidades distintas:

Para segurados e beneficiários:

- Maior segurança e transparência nas apólices.
- Cobertura mais clara e menores riscos de negativas arbitrárias de cobertura.
- Prazos definidos para regulação de sinistros e indenizações, o que reduz incertezas.

Para seguradoras e corretores:

- Necessidade de revisar contratos, questionários de risco e procedimentos internos.
- Intenção de inovar com produtos personalizados, abrindo espaço para novas modalidades de seguro.

Para o mercado em geral:

- Possível entrada de novos players (insurtechs, brokers, empresas especializadas) graças à flexibilidade normativa.
- Crescimento do setor de seguros como instrumento de apoio à economia e à segurança produtiva.

SGT-5 discute idade máxima de veículos no Mercosul

Um dos destaques da 68ª Reunião do Subgrupo de Transporte Nº 5 realizada em Brasília, nos dias 15 e 16 de outubro, foi o debate sobre a definição de uma idade máxima para os veículos habilitados ao Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC). A proposta ganha espaço pela importância de se reduzir as emissões de gases poluentes.

O Brasil destacou os impactos negativos provocados por veículos muito antigos que ainda operam nas zonas de fronteira, muitas vezes com falhas mecânicas em pontes e vias de acesso internacionais, ocasionando transtornos e riscos de acidentes. A representação do Brasil, liderada pela ANTT, assinalou a importância de se investir na renovação da frota, pois veículos modernos são mais seguros e limpos, reduzindo as emissões.

A **tabela em verde** representa as transportadoras brasileiras



A ANTT justificou a posição brasileira por meio de um estudo técnico que demonstra que caminhões fabricados nos últimos 20 a 30 anos já empregam tecnologias destinadas à redução de gases poluentes, condizentes com normas ambientais mais rigorosas.

Em tabelas que computam as faixas de idade dos veículos (veja quadro), foi possível constatar que 7% da frota nacional e dos demais

países é formada por caminhões com mais de 30 anos.

As delegações nacionais assumiram o compromisso de apresentar os limites de idade atualmente aplicados em nível interno, evidenciando que existe a possibilidade desta pauta prosperar.

Brasil e Argentina já vêm tratando do tema em espaço bilateral. As propostas oscilam em limites de 30 a 28 anos. Existe uma preocupação em se alcançar uma convergência que atenda às metas ambientais sem causar prejuízos desproporcionais ao setor.

A **tabela azul** contempla transportadoras desses países

RESUMO EMPRESAS BRASILEIRAS						
Limite de idade de veículos	Nº empresas afetadas	% empresas afetadas	Nº veículos afetados	% de veículos afetados	Redução CCU (mil ton)	Redução % CCU
20 anos	701	70%	17608	18%	511	14%
25 anos	587	59%	12114	13%	317	8%
30 anos	492	49%	7911	8%	181	5%
35 anos	401	40%	4611	5%	96	3%
40 anos	325	33%	2389	2%	43	1%
Sem limitação	996	-	96199	-	-	-

RESUMO EMPRESAS ESTRANGEIRAS						
Limite de idade de veículos	Nº empresas afetadas	% empresas afetadas	Nº veículos afetados	% de veículos afetados	Redução CCU (mil ton)	Redução % CCU
20 anos	1443	82%	22724	30	273	28%
25 anos	1293	74%	15690	21	195	20%
30 anos	979	56%	7634	10	105	11%
35 anos	723	41%	3820	5	57	6%
40 anos	487	28%	1401	2	21	2%
Sem limitação	1751	-	74614	-	-	-

Dados compilados do Perfil do TRIC da ANTT em outubro/2025



INOVAÇÃO NA ROTA

**GAFOR E EVI - Eficiência em
Movimento com Tecnologia**

Para elevar a experiência e os resultados dos nossos clientes, a GAFOR integra a tecnologia da EVI às suas operações. Com monitoramento em tempo real, indicadores inteligentes e informações precisas na palma da mão, garantimos controle total do transporte desde o embarque à entrega, com agilidade para antecipar e resolver qualquer situação no trajeto.

A inteligência da plataforma direciona decisões rápidas e estratégicas: rotas otimizadas, entregas mais rápidas, redução de desvios e maior disponibilidade da frota.

Assim, transformamos cada dado em performance e cada viagem em excelência operacional. Na GAFOR, inovação é parte do caminho.

Com tecnologia avançada e logística de alta performance, impulsionamos negócios, fortalecemos parcerias e entregamos a confiança que o seu cliente sente na prática.



**A EFICIÊNCIA QUE VOCÊ VÊ.
Performance que você sente.**



Transpocred: quase duas décadas transformando vidas por meio do cooperativismo

Com 19 anos de história, a Transpocred se consolidou como uma das principais cooperativas de crédito segmentadas do país, atuando de forma especializada no atendimento aos setores de transporte, logística e Correios. Criada em 2006 em Santa Catarina, a cooperativa nasceu com o propósito de oferecer soluções financeiras diferenciadas e, desde então, vem ampliando sua presença e impacto no mercado.

Hoje, a Transpocred está presente em cinco estados – Santa Catarina, Paraná, Rio Grande do Sul, São Paulo e Minas Gerais – com 54 pontos físicos de atendimento, além de uma operação digital que conecta mais de 56 mil cooperados em mais de 1.400 municípios brasileiros. Essa capilaridade reflete o crescimento sólido da instituição, que começou com apenas quatro postos de atendimento e, em menos de duas décadas, alcançou reconhecimento nacional como a terceira maior cooperativa de crédito segmentada do Brasil, em número de unidades.

O portfólio da Transpocred é completo e atende desde demandas essenciais, como crédito e seguros, até soluções estratégicas voltadas à gestão de frotas, investimentos e educação financeira. Mais do que produtos, a cooperativa se diferencia pelo atendimento humanizado e consultoria especializada, características que a tornam referência no relacionamento próximo com o cooperado. Não à toa, a instituição já foi certificada nove vezes como um excelente lugar para trabalhar pelo ranking GPTW (Great Place to Work).



Com o compromisso de promover não apenas soluções financeiras, mas também desenvolvimento humano, a Transpocred disponibiliza aos seus cooperados a plataforma Ailos Educação. A iniciativa reúne mais de 200 cursos on-line, gratuitos e com certificado, que abordam temas diversos para apoiar tanto a vida pessoal quanto a profissional dos participantes. Trata-se de uma oportunidade de ampliar conhecimentos, conquistar novos objetivos e fortalecer a cultura da cooperação. O programa integra a estratégia de educação e desenvolvimento da Ailos, evidenciando o papel da Transpocred em estimular o aprendizado contínuo e o crescimento de toda a comunidade.

Essa combinação de inovação, proximidade e responsabilidade reforça a essência cooperativista da Transpocred: crescer junto com seus cooperados, fortalecendo setores estratégicos da economia e promovendo transformação positiva na vida das pessoas.

Ao olhar para o futuro, a cooperativa segue fiel ao propósito que a acompanha desde a fundação: ser mais que uma instituição financeira, mas uma parceira que transforma vidas por meio do cooperativismo.

entrevista

"Devemos exigir que o trânsito de caminhões seja contínuo na Ponte da Integração, com veículos carregados e vazios circulando 24 horas"

Leonardo Hoffmann Quiñónez

Diretor Comercial e Operacional da Transparaguay



Leonardo Hoffmann Quiñónez é o diretor Comercial e Operacional da Transparaguay, uma empresa com mais de seis décadas de atividades no transporte entre o Brasil e o Paraguai. Graduado em Administração de Empresas, atua há 35 anos no setor, sempre na Transparaguay Transportes Rodoviários. O empresário é diretor da ABTI, conselheiro da Associação Comercial e Empresarial de Foz do Iguaçu – ACIFI e diretor do SINDIFOZ – Sindicato das Empresas Transportadoras Rodoviárias de Cargas Nacionais e Internacionais de Foz do Iguaçu e Região.

Cenário do Transporte: Nos últimos anos a relação comercial entre Brasil e Paraguai tem crescido de forma consistente. Os números do TRIC confirmam tal fato. Na sua opinião, este ciclo virtuoso tem fôlego para se manter nos próximos anos?

Leonardo Quiñónez: Sim, felizmente o Paraguai tem uma política linear, sem muita alterância de ideologias, o que favorece um ótimo ambiente de novos negócios atraiendo investimentos para o país, com isso a previsão da taxa de crescimento para 2026 se mantém entre 4 e 5%, sendo uma das mais altas da América Latina.

Cenário do Transporte: Há uma expectativa de que a ponte da Integração estabelecerá uma prioridade ao transporte de cargas. Frente ao flagrante esgotamento de fluxo da Ponte da Amizade, há riscos de esta premissa se alterar?

Leonardo Quiñónez: Nossa setor luta há muitos anos com o gargalo da Ponte da Amizade. Temos restrições de horários para todos os nossos transportes e mesmo com a operação noturna, a ponte não comporta o volume de caminhões que precisam cruzar a fronteira dia-

riamente. Na minha opinião, pensar que a nova ponte da Integração seja 100% destinada para o transporte é uma utopia. Toda a região de Presidente Franco também está com uma expectativa muito grande de crescimento em todos os setores. Devemos lutar para que o trânsito de caminhões seja contínuo na nova ponte, com veículos carregados e vazios circulando 24 horas. Os setores de turismo e comércio precisam entender que sempre teremos caminhões transitando e que a Ponte da Amizade será de uso de todas as atividades.

Cenário do Transporte: Qual a previsão de entrega da ponte sobre o rio Monday, a ser implantada em Presidente Franco? Ela consolidará o novo tempo logístico do TRIC entre Brasil e Paraguai?

Leonardo Quiñónez: A expectativa é que a obra dessa ponte do Rio Monday esteja concluída para o primeiro trimestre de 2027, data quando poderemos realmente passar caminhões carregados pela cidade de Presidente Franco utilizando essa nova estrutura que podemos chamar também de uma perimetral

do lado paraguaio, ligando as novas estruturas logísticas direto à Ruta 02, principal rodovia do Paraguai.

Cenário do Transporte: Foz do Iguaçu, e as cidades circunvizinhas do Paraguai e Argentina, compõem a maior concentração urbana de fronteiras do Brasil. São mais de 900 mil habitantes, além do intenso comércio de fronteira com o Paraguai. A logística do modal rodoviário internacional convive bem neste contexto?

Leonardo Quiñónez: Sempre somos injustamente culpados por ocasionar as filas, e isto ampara as restrições de horários nas pontes internacionais. Nossa setor tem em média um movimento de aproximadamente 25.000 caminhões/mês.

É necessário que a população da nossa região comprehenda o quanto este setor é vital para a economia não só de ambos os países, mas principalmente o quanto ele gera de renda para todos os demais setores da economia de Foz do Iguaçu e cidades vizinhas.

"A ABTI empreende um trabalho incansável para que tenhamos segurança no transporte"

Cenário do Transporte: As novas estruturas portuárias vão resolver os problemas do setor?

Leonardo Quiñónez: A expectativa é muito grande, se não resolver por completo, pelo menos deverão minimizar o desgaste dos nossos motoristas nessas longas filas. Também estimamos que o volume de cargas na fronteira certamente deverá aumentar com um novo dinamismo que as novas estruturas prometem.

Cenário do Transporte: Brasil e Paraguai, do ponto de vista do transporte, têm uma relação bem ajustada? Ela fluí melhor por meio do Mercosul ou por acordos bilaterais?

Leonardo Quiñónez: O Paraguai é considerado um país irmão do Brasil. Os acordos do Mercosul são complementados com os bilaterais que poderiam ser firmados de forma mais rápida, acelerando este benefício ao setor.



Transparaguay trabalhou na construção da Ponte da Integração

Cenário do Transporte: A rota bioceânica de Capricórnio poderá desviar cargas que hoje fluem por meio da tríplice fronteira?

Leonardo Quiñónez: Sim, o Paraguai está em franco desenvolvimento e a rota bioceânica deverá beneficiar diretamente a região do Chaco Paraguaio.

Cenário do Transporte: Em quais aspectos o Mercosul e o SGT-5 podem melhorar o desempenho logístico do modal rodoviário?

Leonardo Quiñónez: Precisamos de agilidade na normatização e implementação de pautas que se discutem há muitos anos. Hoje o transportador internacional precisa se adequar às normas dos países por onde transitam. São diferentes no Paraguai, que são diferentes na Argentina, e que são diferentes no Chile, por exemplo. E, por fim, não é a prática de mercado no Brasil. Necessitamos definições que possam abranger o transporte na América do Sul como um todo, com pesos e dimensões iguais para todos.

Cenário do Transporte: Como o Sr avalia o trabalho da ABTI para o transporte internacional?

Leonardo Quiñónez: Nossa Associação empreende um trabalho incansável para que tenhamos segurança no transporte. Sua participação nos grandes fóruns do Mercosul, além de seu olhar atento aos aspectos operacionais das fronteiras, alcançando credibilidade e autoridade para representar nossa atividade. As Diretorias da ABTI têm trabalhado com determinação para assegurar a produtividade e a competitividade do modal rodoviário internacional.

ACTROS EVOLUTION É NA SAVAR.



(conjunto)



ROBUSTEZ

Pacote robustez com suspensão totalmente metálica em todos os modelos da linha.



TECNOLOGIA

Tecnologia que transforma cada quilômetro em eficiência, inteligência e segurança.



ECONOMIA

Até 8% mais econômico com a alta performance do motor Mercedes-Benz OM 471.



savarveiculos.com.br



[savaroficial](#)



Savar Veículos

SAVAR

PORTO ALEGRE

PELOTAS

NOVO HAMBURGO

Av. dos Estados, 2405

Av. Giuseppe Mattea, 625

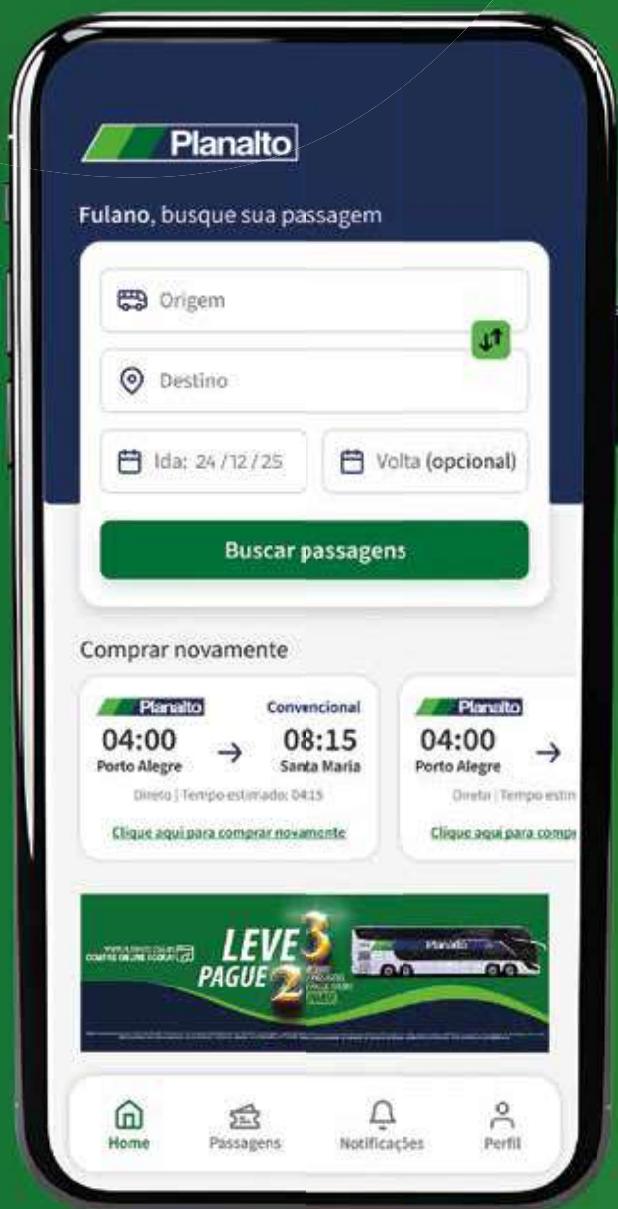
RS-239, nº 455

51 3371 34 34

53 3271 95 95

51 3511 75 50

PENSOU EM VIAJAR COM FACILIDADE, PENSOU PLANALTO!



**BAIXE NOSSO
NOVO APP DE
COMPRAS DE
PASSAGENS!**

Download on the
App Store

GET IT ON
Google Play



💰 Preços exclusivos no app | 🏆 Pontos p/ trocar por passagens
💳 Pagamento no cartão, Pix, pontos Muviflex ou Mavicard

principal



O transporte rodoviário internacional de cargas é um dos setores econômicos do Mercosul que está submetido a um grande conjunto de leis, pois trata-se de uma prestação de serviços que transcende as fronteiras nacionais, envolvendo-se com o trânsito de outros países. Tal circunstância por si só justifica um regramento meticoloso, uma vez que as variáveis em jogo são imensas. Ainda que exista um padrão internacional de dimensões de rodovias, altura de viadutos e regras de trânsito, além dos veículos serem produzidos observando normas globais, sempre existem particularidades que se adequam à realidade de cada país.

A busca por consenso define o **tempo das mudanças normativas** no Mercosul

Alógica da iniciativa privada é a permanente busca por melhores resultados, maior produtividade, eficiência e lucros. No escopo do capitalismo há um papel importante reservado ao setor público e governamental. A segurança jurídica e a estabilidade do regime legal são premissas que conferem confiança para as atividades produtivas dos países.

Quando nações se unem em um bloco econômico, constitui-se um regramento comum aos seus integrantes, visando promover equilíbrio concorrencial entre os países. Neste cenário, verifica-se a importância do estabelecimento de um nivelamento de leis e normas.

Porém a dinamicidade da evolução tecnológica e da experiência da globalização cada vez mais cobra agilidade das organizações empresariais, em nome de se manterem competitivas.

O Mercosul é uma iniciativa bem sucedida no contexto dos blocos econômicos mundiais, sobretudo quando se contabiliza a evolução do comércio intrabloco. E a intrincada conquista de

mercados deu-se num ambiente de estabilidade normativa, que, por outro lado, regularmente é debatida e demandada por aperfeiçoamentos, nos subgrupos do Mercosul. O de transporte é o Subgrupo Nº 5, que versa sobre as especificidades do setor. Outros subgrupos também regulam atividades que repercutem no transporte, como aqueles relacionados ao setor aduaneiro, entre outros.

A complexidade do modal rodoviário internacional é muito superior aos demais modais. O navio chega ao porto de destino, e seu único contato com o território estrangeiro é com o espaço de ancoragem.

A importância e intensidade do modal rodoviário justificam as 68 reuniões semestrais do SGT-5, ao longo da existência do Mercosul.

O percurso das normas

Para que uma decisão se consolide no Mercosul a regra principal é o atingimento de consenso. Propostas de votação por maioria enfrentam resistências. Uma vez que se obtenha um

principal



Sede Administrativa do Mercosul,
em Montevidéu/UY

ou multilaterais, quando for o caso.

Todavia há temas que necessitam mais tempo para se alcançar a aprovação plena. Um recurso empregado pelas representações nacionais é pedir mais prazo para avaliar internamente determinados assuntos. Como as reuniões são semestrais, certos pleitos são postergados por longo tempo. O jogo da diplomacia também é praticado no SGT-5. Por vezes assuntos polêmicos ou não suficientemente amadurecidos, não voltam à pauta até que se identifique a possibilidade de um alinhamento. E nos rituais das negociações, os representantes de cada país precisam identificar os sinais de aprovação e rejeição, que podem não ser explícitos.

Outro aspecto importante que contribui para que as mudanças não sejam céleres como o esperado, são as características de cada país membro. O Mercosul reúne nações muito diferentes, cuja realidade socioeconômica contempla referências distintas. O que serve ao Brasil, inclusive sobre o transporte, pode não se adequar ao Uruguai, ou para a Bolívia, por exemplo. Este contexto não facilita temas controversos, sobretudo se estes possam ameaçar interesses específicos de um país.

resultado, inicia-se um trajeto para que ocorra a vigência simultânea nos países membros. Cada Estado Parte toma providências para incorporar a decisão ao seu ordenamento jurídico, observando o caminho das leis lá estabelecido. Vencida esta etapa, cada um dos países deve comunicar para a Secretaria Administrativa do Mercosul que o rito legal foi internalizado. À medida que todos os Estados Partes tenham realizado esta notificação, a Secretaria emana um comunicado simultâneo aos países, decorrendo então o prazo de 30 dias para sua vigência definitiva.

O tempo de maturação das negociações

A busca de consenso em torno de assuntos normativos no bloco transita por inúmeras variáveis. No transporte rodoviário de cargas o setor privado constituiu o Condesul - Conselho Empresarial de Transporte de Cargas do Mercosul, formado por nove entidades nacionais de transportadores do Mercosul e do Chile. Este fórum de associações busca identificar pleitos da área empresarial que sejam comuns a todos, construindo assim uma pauta mais representativa junto às delegações nacionais do SGT-5. Porém nem sempre os temas são consensuais. Quando isso ocorre, outro caminho para buscar ajustes normativos são os acordos bilaterais



Muitas vezes os temas não são consensuais

Etapas e instâncias decisórias

Em geral existe a impressão de que os processos decisórios em curso no Mercosul – e no SGT-5 por suposição – tramitam com lentidão. Porém o caminho formal observa critérios aplicados a todos os subgrupos. As instâncias superiores do bloco são o Grupo Mercado Comum (GMC) ou do Conselho do Mercado Comum (CMC). A estas instâncias são submetidos os acordos e decisões de alto nível. A partir daí, as normas são encaminhadas aos Estados Membros para a internalização. Somente após concluída esta etapa é que poderão entrar em vigor. Esta instância cumpre o tempo médio de quatro anos.

Pesos e dimensões de veículos: um tema em revisão

Ainda que o “Acordo sobre Pesos e Dimensões de Veículos” tenha sido aprovado na segunda reunião quadripartite do Subgrupo de Trabalho Nº 5 “Transportes”, realizada em 1991, ele não chegou a ser incorporado ao acervo normativo do Mercosul. Apenas em 2008 a Resolução GMC nº 65/08 padronizou os limites iniciais vigentes (como PBT máximo de 45t e comprimento até 20,5m para certos conjuntos).

A Resolução GMC 65/08 do Mercosul regula pesos e dimensões de veículos para transporte rodoviário de passageiros e cargas. Em 2011 houve ajustes complementares conforme a Resolução Nº 26/11. Desde 2023 as reuniões do SGT-5 vêm debatendo novas alterações para harmonizar limites com legislações nacionais e avanços tecnológicos.

Em junho de 2025, avançaram consensos para aumentar comprimento de caminhão + semirreboque de 18,60m para 19,30m e cegonheiras de 22,40m para 23m, com acordos bilaterais/multilaterais entre Brasil, Argentina e Chile, apesar de ressalvas do Paraguai e Uruguai.

Na última reunião plenária do SGT-5, ocorrida em 15 e 16 de outubro, em Brasília, o Condesul solicitou a priorização da definição e

Para a implementação de regras operacionais ou técnicas já decididas nas instâncias superiores, o próprio SGT-5 pode estabelecer prazos mais curtos. Um caso recente foi o adiamento da fiscalização punitiva do novo regramento para o transporte de produtos perigosos, que foi postergada em 120 dias. Em tal situação, o SGT-5 não necessita tramitar esta decisão nos órgãos acima mencionados. Como já referido nesta reportagem, a necessidade de consenso nas decisões também relativiza os prazos. Temas controversos tendem a ter um avanço mais moroso, independente da instância decisória.

padronização dos pesos e dimensões permitidos no transporte internacional, atualizando as Resoluções GMC 65/08 e 26/11.



Propostas do setor privado para dimensões-padrão

- Comprimento total do conjunto caminhão-trator e semirreboque: **19,30 metros**
- Comprimento máximo do semirreboque (plataforma de carga): **15,60 metros**
- Comprimento máximo das Combinações de Transporte de Veículos (cegonheiras): **23 metros**
- Comprimento máximo da plataforma de carga das cegonheiras: **19,65 metros**

principal

Além das dimensões, foi defendida a harmonização das tolerâncias ao Peso Bruto Total (PBT), com proposta de aplicação de margem de 5%, atualmente vigente no Brasil, ou de 3%, adotada no Uruguai.

O setor empresarial considera que tais medidas são importantes para equiparar condições e competitividade entre os transportadores dos países do bloco. Especificamente, o limite fixo de comprimento das plataformas de carga é um

ponto defendido pelo Condesul visando a isonomia na capacidade de transporte entre todos os transportadores e países.

A disposição do setor privado na busca destas harmonizações, como rotineiramente ocorre no Mercosul, teve como retorno das delegações nacionais que há interesse comum em avançar no tema, todavia os países estão em diferentes estágios de análise, evidenciando que as mudanças exigirão tempo e adequação interna.

Seis anos de trabalho para reduzir as multas



Sanções econômicas eram incondizentes com a realidade

As tratativas para reduzir as multas no transporte de cargas no âmbito do Mercosul tiveram início em 2019, tanto no âmbito do SGT-5 como na ALADI. A ABTI, atuando em conjunto com o Condesul, trabalhou para que esta redução fosse de, pelo menos, 50% no valor das sanções pecuniárias. A origem dos valores vigentes foi o ATIT, razão pela qual o esforço para mudar considerou instar a ALADI, tanto quanto o âmbito do SGT-5.

Três anos depois, com o apoio da ANTT, Brasil e Argentina consolidaram a proposta de redução das multas pela metade. Em 2023 e 2024, nas reuniões do SGT-5, Paraguai, Uruguai, Chile e Bolívia se alinharam com a proposta. Finalmente, em agosto deste ano foi assinado o Sexto Protocolo Adicional do ATIT, que confirmou esta mudança.

O primeiro país a internalizar a redução foi o Uruguai. Em 10 de dezembro, o Brasil publicou o Decreto nº 12.777/2025 igualmente formalizando a alteração. Os trâmites legais se completam quando os países informam à ALADI sobre a promulgação. Como as reuniões multilaterais concordaram com a possibilidade de o acordo passar a vigorar bilateralmente entre países que já tenham concluído o ciclo das formalidades, está aberto o caminho para que Brasil e Uruguai adotem a redução das multas.

O sucesso logrado nesta negociação tem grande importância, pois em inúmeros casos o alto valor das sanções trazia riscos econômicos consideráveis às empresas.

Os novos valores das multas

- LeveUS\$ 100
- MédiaUS\$ 500
- GraveUS\$ 1.000
- GravíssimaUS\$ 2.000

Legislação de transporte de produtos perigosos



O processo normativo do transporte rodoviário de cargas perigosas no Mercosul tomou por base modelos internacionais definidos pela ONU e a Europa. A decisão do CMC 32/07, desde então tornou-se referência deste segmento. Esta foi a primeira modificação dessa decisão, desde 1994. Em 2019 foram promovidas atualizações através da Decisão CMC 15/2019. Desde então este passou a ser o parâmetro normativo.

Em fevereiro deste ano, a ANTT ratificou uma nova atualização do Acordo Para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos no Mercosul. As principais alterações foram a introdução da Ficha de Emergência Padronizada que deve conter as instruções escritas para ajudar as autoridades de aplicação na adoção das ações necessárias em caso de acidente. Também passou a ser exigido o uso de EPIs em situações de emergências ou segurança, entre diversos outros procedimentos

relacionados com acidentes. Casos de produtos classificados como de alto risco também passaram a ter um regramento mais exigente. Aspectos da fiscalização e infrações também foram aperfeiçoados, assim como o programa de capacitação de condutores de produtos perigosos.

A descrição acima demonstra como as mudanças na busca de atualizações demandam alinhamento e debates que perduram por anos. Circunstancialmente o caso do transporte de cargas perigosas teve um desfecho recente, que mesmo assim, culminou com o adiamento da fiscalização punitiva por mais quatro meses, com o propósito de criar um espaço de adaptações. Na página seguinte a esta matéria estamos publicando um texto técnico produzido pela ANTT, que versa sobre este ciclo de atualização e o descompasso com outras normas internacionais.

Após uma década de debates e internalizações, entrou em vigor em 12/02/2025 o novo Acordo Mercosul para o Transporte de Produtos Perigosos (Decreto nº 11.990/24 no Brasil). A medida padroniza os embarques dentro do Bloco, alinhando-os a práticas internacionais e aproximando a norma regional ao regulamento brasileiro (Resolução ANTT nº 5.998/22).

Contudo, o longo processo de implantação gerou um descompasso: o Acordo já nasce defasado em relação à norma brasileira. Enquanto a norma nacional está baseada na 21ª Edição do Livro Laranja da ONU, o Acordo toma por base a 17ª Edição. Além disso, essa diferença deverá subir para seis edições em breve, eis que há um projeto em curso de revisão da Resolução ANTT 5.998/22.

Apesar disso, os ganhos com a padronização são substanciais e as divergências entre os dois regulamentos podem ser consideradas marginais. Por exemplo, o normativo brasileiro, válido para operações domésticas e com países de fora do Bloco, possui novos números ONU que podem ser classificados em códigos genéricos existentes no Acordo.

É fundamental que os transportadores conheçam as diferenças para evitar surpresas pelo caminho. Para facilitar a adaptação, o SGT-5 Mercosul acordou um período de transição até o 30/04/2026. Nesse intervalo, as infrações serão convertidas em advertências, sem aplicação de multas a pagar.

Para operadores já familiarizados com a norma brasileira, destaco os seguintes pontos de atenção:

- Ficha de Emergência: Embora não seja mais obrigatória no Brasil, continua sendo exigida no Mercosul, e com modelo bastante distinto (previsto no Decreto nº 11.991/24). Deve ser portada em português e espanhol.
- Declaração do Expedidor: Item desobrigado no Brasil, permanece obrigatório para o Mercosul. Pode constar em qualquer documento fiscal ou de transporte que acompanhe a carga, e deve também ser redigido nos dois idiomas.
- Sinalização: As regras de painéis de segurança e rótulos de risco (tamanho, cores, símbolos) foram harmonizadas. Não há exigência de material refletivo, por exemplo. Um destaque está no posicionamento: enquanto a norma brasileira é mais restritiva (exigindo afixação na parte inferior, do lado do motorista), o Acordo Mercosul é mais flexível, permitindo que sejam fixados em qualquer ponto, desde que visíveis e resistentes às intempéries.

Essas e outras diferenças estão sendo debatidas no Grupo de Trabalho de Produtos Perigosos, vinculado ao SGT-5 no Mercosul, de modo que o Acordo possa ter atualizações de forma mais ágil.

Maycon Casal

Coordenador do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas - CTRIC
Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e
Multimodal de Cargas - SUROC
Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

Asas da Esperança: O transporte do Avião Símbolo das Enchentes do Rio Grande do Sul

O transporte do avião símbolo das enchentes do Rio Grande do Sul marcou uma das operações mais emblemáticas já realizadas pela Renovare Transportes. A aeronave, que ganhou notoriedade nacional durante as ações de resgate e apoio humanitário, tornou-se um símbolo da união, coragem e resiliência do povo gaúcho. Agora, ao ser transferida por terra a partir de Porto Alegre, ela inicia uma nova etapa de sua história — preservada em parceria com o Museu Militar Brasileiro de Panambi, instituição que acolherá o avião como peça histórica em seu acervo.

Para viabilizar essa operação, foi realizado um estudo técnico minucioso de toda a rota. Como a aeronave possui dimensões muito superiores às de cargas convencionais, cada segmento do percurso foi avaliado com rigor: altura de pontes e passarelas, curvas críticas, trechos urbanos restritos, aclives e outras interferências. Também foram necessárias autorizações especiais e coordenação com diversos órgãos públicos. Todo o trajeto foi planejado para garantir segurança, fluidez e total integridade da aeronave.

O embarque em Porto Alegre exigiu equipamentos específicos para cargas excedentes, carretas de alta robustez e uma equipe extremamente qualificada. Após ser posicionada e fixada conforme protocolos rigorosos de segurança, a aeronave iniciou sua jornada pelas estradas do estado. E, mais uma vez, chamou a atenção: moradores registraram imagens, acenaram e reviveram lembranças da enchente — mostrando que o significado do avião permanece vivo na memória coletiva.

Transportar esse avião foi também transportar uma história. A Renovare reconhece que algumas cargas vão além de suas dimensões físicas — elas carregam legado, dor, superação e vitória. Contribuir para que essa aeronave seja preservada pelo Museu Militar Brasileiro de Panambi é, para nós, motivo de orgulho e respeito. Essa operação representou não apenas técnica, mas sensibilidade. Não apenas transporte, mas homenagem.

Com presença nacional, estrutura robusta e expertise consolidada em projetos complexos, a Renovare Transportes reafirma sua posição como referência no transporte de cargas especiais e indivisíveis no Brasil e no Mercosul. Operações como esta demonstram nosso compromisso permanente com precisão, responsabilidade e confiança.



**Onde a complexidade exige precisão,
nós entregamos confiança!**

MATRIZ RS (54) 3451-5796

BR-470, SN, KM 225 - Sala 16 | Garibaldi/RS

FILIAL SP (19) 3167-1455

Rod. Anhanguera, SP-330 - KM 163,5 - Araras/SP



Presença em todo Brasil e Mercosul
Atuação internacional com experiência em rotas estratégicas e legislação



Planejamento logístico
Soluções completas e otimizadas



Projetos logísticos especiais
Especialização em cargas projeto e transportes complexos



Frota própria e moderna
Para todos os tipos de cargas excedentes



Mais de 20 anos de credibilidade
Experiência em projetos desafiadores com foco em segurança e resultado



Acesse e conheça mais:
www.renovaretransportes.com.br
Siga-nos nas redes sociais:



Simulador TRIC: Inovação e Conformidade no Transporte Rodoviário Internacional

SIMULADOR PARA TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGA (TRIC)

O Simulador para Transporte Rodoviário Internacional de Carga (TRIC), desenvolvido pela INFRA S.A. em parceria com a ABTI (Associação Brasileira de Transporte Internacional), é uma ferramenta projetada para simplificar o entendimento do processo de transporte rodoviário internacional de cargas. Ele cobre todos os aspectos das habilitações, licenças, documentos, restrições e outras informações relevantes de acordo com as normativas e resoluções específicas de cada país parceiro no transporte rodoviário.

Selecionar o país de origem: Brasil  X -

Selecionar o país de destino: Argentina  X -

Adicione os pontos de fronteira:
Selecionar o ponto de fronteira: São Borja - Santo Tomé 

ADICIONAR MAIS PONTOS DE FRONTEIRA

Tipo de Transportador: Nacional

Selecionar a Subcategoria: Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC) 



Documentos Necessários

 Brasil - Argentina 

A Infra S.A. e a Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI) desenvolveram o Simulador de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC). Em uma plataforma simples e acessível, a ferramenta detalha as condições necessárias para a realização de operações de transporte rodoviário internacional de cargas entre o Brasil e seus países parceiros. O simulador traz informações essenciais sobre habilitações, licenças, documentos e restrições que devem ser observados para que operadores possam atuar no mercado com mais segurança e conformidade. Desde o seu lançamento, o Simulador TRIC tem passado por constantes evoluções. Atualmente, a ferramenta está em sua terceira versão e contempla informações referentes a todos os países membros do Mercosul. Além da ampliação da cobertura geográfica, o TRIC passou a contar com detalhes sobre limites de peso e dimensões dos veículos e dados sobre seguros obrigatórios.

A parceria entre a Infra S.A. e a ABTI permite que as próximas versões do simulador contem com novas funcionalidades, com a inclusão de informações de transportadores nacionais em todos os países para os quais o Brasil realiza operações de transporte internacional de cargas.

Para consultar a ferramenta, disponível na página do Observatório Nacional de Transporte e Logística da Infra S.A., acesse:



[https://simuladores.infrasa.gov.br/
simulator-abti/abti](https://simuladores.infrasa.gov.br/simulator-abti/abti)

Esporte **promove a união** na fronteira de Uruguaiana



Uruguaiana, na fronteira com a Argentina, há décadas desenvolve inúmeras atividades de cooperação social, política e administrativa com a municipalidade de Paso de los Libres. De forma inédita, uma intenção da Dellmar Transportes colocou o esporte como uma força agregativa.

Em 22 de novembro o estádio do Ferro Carril sediou o 1º Jogo de Integração Internacional, realizado pela ABTI em parceria com a Dellmar Transportes. O futebol uniu as duas cidades. A disputa inédita se deu entre a Aduana brasileira e a Aduana argentina. O confronto, que teve como atração adicional grandes nomes de futebol brasileiro (veja quadro), terminou em um empate em 3x3 entre as equipes, com gols brasileiros marcados por Alexandre Gaúcho e Luís Mário, o “Papa-Léguas”.

A proposta foi concebida durante uma reunião entre a ABTI e o empresário associado Della-no Scarpe, fundador da Dellmar Transportes. O objetivo foi con-

gregar servidores dos órgãos de controle aduaneiro do Brasil e da Argentina em uma partida de futebol solidária. A iniciativa ganhou vulto e mobilizou a Receita Federal do Brasil e a Agencia de Recauda-

ción y Control Aduanero (ARCA) da Argentina, tendo ainda o apoio institucional da Prefeitura Municipal de Uruguaiana, SEST SENAT e SESC.

O jogo foi aberto ao público, sendo que o ingresso era um litro de leite. 440 litros foram arrecadados e destinados para a APAE Uruguaiana e ao Lar da Velhice São Vicente de Paula. Para destacar o compromisso binacional do evento, a ABTI adquiriu a mesma quantidade de leite para doação a entidades assistenciais de Paso de los Libres (AR).

Ex-jogadores presentes ao jogo

- Anderson Polga, campeão mundial com a Seleção Brasileira em 2002;
- Carlos Germano, ex-goleiro do Vasco da Gama;
- Alexandre Gaúcho, campeão da Copa Libertadores de 1995 pelo Grêmio;
- Vagner Marcelino (Vagnão), ex-volante com passagens pelo Cruzeiro, Flamengo e Grêmio;
- Luís Mário “Papa-Léguas”, campeão da Copa do Brasil pelo Grêmio;
- Magrão, ídolo colorado e campeão do Gauchão e da Copa Sul-Americana pelo Internacional.



COM A VOLVO, VOCÊ ESTÁ SEMPRE EM BOAS MÃOS.

Planeje sua compra com o **Consórcio Volvo** e proteja seu investimento com os **Seguros Volvo**.

Segurança e tranquilidade em cada conquista.



Procure a Dipesul mais próxima de você.

CANOAS:(51) 2121-8800
CAXIAS DO SUL (54) 2101 - 8400
IJUÍ :(55) 3331-8100
LAJEADO (51) 3714-8700

PASSO FUNDO (54) 2103-8800
PELOTAS (53) 3310-8 500
PORTÃO (51) 3874-7500
SANTA MARIA (55) 3290-6050

SEGURÓ VOLVO

CONSÓRCIO VOLVO

A Interlink se faz presente em cada trajeto que move o seu dia.

Conectamos negócios, aproximamos fronteiras.

Dos produtos que chegam às prateleiras às soluções que impulsionam indústrias e comércios, estamos por trás da logística que liga o Brasil aos países do Mercosul, com **tecnologia, precisão e confiança**.

Logística completa e inovação constante.

Somos especialistas em transporte internacional rodoviário, com estrutura moderna e processos inteligentes. Realizamos entregas que abastecem mercados em toda a América do Sul, unindo agilidade operacional e segurança em cada quilômetro.

Cada operação é um compromisso com o cliente, com o tempo e com o resultado.

Logística completa e inovação constante.

Nossas soluções vão além do transporte: oferecemos **armazenagem, distribuição, despacho aduaneiro e gestão integrada**.

Contamos com área coberta e monitorada, sistema WMS e integração via EDI, garantindo rastreabilidade e controle total das operações.

A inovação também está na tecnologia, com o uso de ferramentas de Inteligência Artificial para otimizar rotas e decisões logísticas.

E tudo isso está reunido no novo site da Interlink, mais dinâmico e intuitivo.

Segurança que atravessa fronteiras.

Com rastreamento 24h, planejamento detalhado e conformidade aduaneira, asseguramos eficiência em cada etapa da operação. Somos certificados para o transporte de cargas químicas e perigosas e oferecemos seguro com alta cobertura e operações DTA, que agilizam o trânsito aduaneiro entre países.

Estamos presentes nas principais rotas do Mercosul, **Argentina, Chile, Uruguai e Paraguai**, levando tranquilidade e eficiência a quem precisa de uma logística sólida.

Na Interlink Cargo, transportamos mais do que produtos, **entregamos confiança**.

Em cada entrega, reafirmamos o nosso propósito: **ligar o Brasil ao Mercosul com inovação, responsabilidade e excelência**.

 www.interlinkcargo.com.br/

 @interlinkcargo  +55 51 3441-9990

Ligando o Brasil com o Mercosul.

Interlink
Cargo

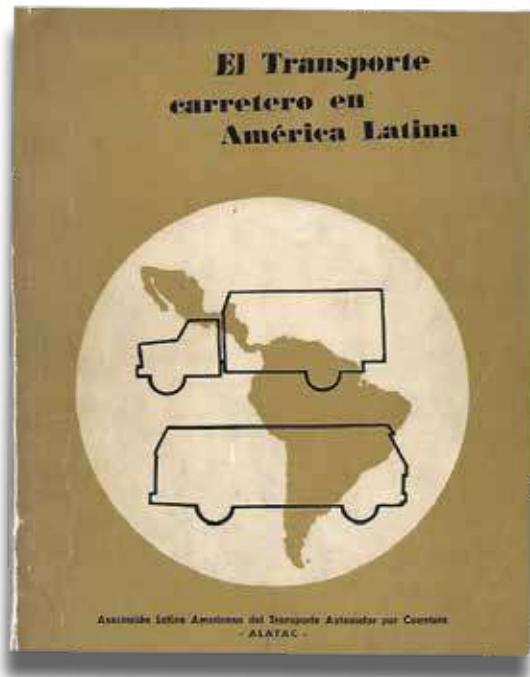
história

ALATAC foi a primeira entidade internacional do transporte nos países sul-americanos

Em 1946 ocorreu em Buenos Aires o primeiro encontro americano do transporte internacional em rodovias.

Vinte anos depois, Montevidéu foi a cidade escolhida para um novo conclave. Este novo Congresso tinha como propósito criar um organismo regional dos empresários de transporte automotor internacional. De 09 a 11 de maio de 1966, na sede da ALALC (entidade que antecedeu a ALADI), em Montevidéu, as entidades dos quatro países reuniram-se para ratificar o projeto de constituição da Associação Latino-americana de Transporte. Representaram o Brasil neste evento o presidente do SETCERGS – Sindicato das Empresas de Transporte no Estado do RS, Edgar Hony, o presidente da NTC, Orlando Monteiro, e também pela NTC, Bernardo Weinert. A presença de membros de corpo diplomático dos países signatários da Associação Latino-americana de Livre Comércio conferiu maior oficialidade às iniciativas dos transportadores, ao mesmo tempo em que conquistou espaço político supranacional. A Associação havia vislumbrado a importância do modal rodoviário para o processo de integração a que se propunha, e incorporou este esforço a sua ação.

A ata do encontro definiu que a delegação argentina se incumbiria de organizar uma conferência em Buenos Aires, no prazo de 60 dias, para que fosse definitivamente criada a Associação dos Transportadores, e que fossem aprovados seus estatutos. Enquanto os argentinos se organizavam para o cumprimento de suas atribuições, a ALALC emitiu duas resoluções em convergência aos propósitos dos transportadores. O Conselho de Transporte e Comunicações da Associação, através de sua secretaria executiva, colocou-se à disposição das entidades empresariais do transporte de cargas para dar suporte operacional à criação da Associação dos Transportadores Latino-americanos. Numa das resoluções a ALALC informava que a ação priva-



da estava se antecipando a projeto congênere em curso dentro da Entidade, motivo pelo qual se alinhava ao propósito.

A abertura da Conferência Latino-americana de Transporte Automotor por Rodovias ocorreu em 28 de novembro de 1966, no Automóvel Clube Argentino, em Buenos Aires. Esteve presente Antônio Lanusse, secretário dos Transportes da Argentina. A delegação empresarial brasileira contou com a participação de Wander Soares, Ildelio Martins, Orlando Eiras Affonso e Bernardo Weinert. Os transportadores reuniram-se para escrever a história: fundam a Associação Latino-americana de Transporte Automotor por Carreteras- ALATAC. E o protagonismo brasileiro plasmou-se pela indicação de Wander Soares (Coral) como secretário geral da Entidade. O Estatuto da Associação demonstrava ser aquele um tempo de ruptura de referências. Em seu item II sustentou que a integração econômica da América demandava um adequado sistema de transporte como instrumento indispensável para

o desenvolvimento econômico interno de cada país e de intercâmbio de produtos no comércio internacional. Registrava que a então primazia do transporte por água no comércio zonal latino-americano obedecia a uma tradição colonial que definiu a existência das grandes cidades nos portos da costa oceânica, em conformidade com a infraestrutura econômica imposta pelas metrópoles ultramarinas, esquecendo a realidade interna americana. Em seu item IV declarava que a América Latina estava aprendendo a comunicar-se por dentro, através de rodovias e caminhos percorridos pelo sistema automotor, que já era uma realidade nestes países, e que seria cada vez mais e melhor. Rogelio Cavalieri Iribarne, empresário argentino que secretariou a Conferência de criação da ALATAC, declarou que estava universalmente demonstrado que só tráfego "porta-a-porta" era eficiente e prático, pois em seu conjunto era mais econômico, seja qual fosse a distância. A Entidade definiu ter sede itinerante anual, sempre acompanhando o país do secretário geral. Em outubro de 1967 a ALALC reconheceu a ALATAC como associação privada que poderia ser convidada a participar com voz nas reuniões técnicas relacionadas ao transporte.

A fundação da Associação revestiu-se de grande significado para aqueles tempos. Cada país envolvido já possuía agremiações empresariais, porém todas com o peso de representação nacional, pois o segmento internacional até então não havia se configurado. A partir da ALATAC, que congregava os segmentos de carga e passageiros, de cima para baixo, cria-se um novo

espaço associativo, definindo tendências a partir de um modelo supranacional que foi também indutor de novas instituições empresariais, desta vez em cada um dos países.

A Entidade associativa do transporte latino-americano abarcava o transporte de cargas e de passageiros. As associações nacionais dos dois segmentos se faziam representar nos encontros. No caso do Brasil, por exemplo, a representação se dava pela NTC - Associação Nacional do Transporte de Carga, fundada em 1963, por Orlando Monteiro. A Argentina passou a ter uma representação nacional através da FADEEAC- Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas, fundada em 05 de dezembro de 1967. Rogelio Cavalieri Iribarne, que atuava com destacado protagonismo nos encontros internacionais deste período, foi seu primeiro presidente, tendo se mantido no cargo por 22 anos. Esta Federação se ocupou também do transporte internacional de cargas.

Em 1970, quatro anos após sua constituição, Wander Soares, primeiro secretário geral, ao fazer um balanço das atividades da Associação sob sua liderança, contabilizava o reconhecimento internacional dela em organismos como a ALALC, a ONU - Organização das Nações Unidas, a CEPAL - Comissão Econômica para a América Latina, o BID - Banco Interamericano para o Desenvolvimento e a OEA - Organização dos Estados Americanos. Além disso, a IRU – Union Internationale des Transports Routiers admitiu a ALATAC como sócia, em reunião realizada na cidade de Haia/Holanda, em 04 de junho de 1970.

O cartaz é verde e amarelo. No topo, o logo "clubemercosul" é exibido. Abaixo, uma ilustração de um homem com cabelo escuro, vestindo uma camisa laranja e calça azul, dá um sorriso e um gesto de mão. À esquerda, há links para download do aplicativo Google Play e App Store, e dois QR codes. À direita, o texto "CLUBE MERCOSUL: O CLUBE DO MOTORISTA" é destaque. Abaixo, uma seta aponta para o texto: "Cuidado com a saúde, bem-estar, seguros e um clube de vantagens exclusivo. Tudo isso em um só lugar e com preço que cabe no bolso!". Abaixo disso, há o número de telefone 0800 042 0695, o e-mail falecom@clubemercosul.com e o endereço web clubemercosul.com.

gerais

CS Rodovias Mercosul assume CUF São Borja

Em 02 de dezembro iniciaram as operações da nova concessionária do CUF São Borja e da ponte internacional. A CS Rodovias Mercosul vai investir US\$ 99 milhões na modernização e melhoria da eficiência logística. O trecho concedido começa na BR-285/RS e se conecta, no lado argentino, à Ruta Nacional 14. As tarifas são reduzidas, quando comparadas à concessionária anterior. Uma composição rodoviária de quatro a seis eixos pagará US\$ 62,67 de pedágio, e a diária do CUF custa US\$ 10,26. Moradores das cidades de fronteira estão isentos da cobrança de pedágio.

Estão previstas melhorias como um novo sistema de ilumi-



nação, construção de um pátio de parada para caminhões, qualificação dos acessos rodoviários e reforço ao suporte das operações alfandegárias, com ampliação das áreas dedicadas ao processamen-

to aduaneiro. Estatísticas do MDIC apontam que aproximadamente 23% do fluxo comercial entre Brasil e Argentina passa pela ponte; no comércio com o Chile, o percentual chega a 29%.

Argentina elimina cobrança de taxas administrativas para o transporte



Buscando alinhar-se com padrões já adotados pelos demais países do Mercosul, o Ministério de Economia da Argentina publicou em 25 de novembro a Resolução 1878/2025, medida que aboliu completamente a cobrança de taxas que estavam em vigência desde a década de 1990 para procedimentos relacionados ao setor de transporte rodoviário. A decisão simplifica processos e, sobretudo, reduz custos.

As empresas de transporte pagavam taxas para obter, renovar ou modificar licenças e autorizações para transporte terrestre internacional, bem como para registrar e dar baixa em veículos. A resolução encerra um ciclo de onerações que al-

cançava inclusive o processamento da Licença Originária para o transporte internacional, conferindo celeridade nos processos.

O Ministério da Economia e a CNRT acrescentaram que a eliminação dessas tarifas não comprometerá a capacidade de fiscalização destes organismos.

Principais Pontos da Resolução

- Revogação de Taxas Antigas: A resolução elimina diversas taxas estabelecidas desde os anos 90, simplificando o transporte rodoviário.
- Foco no Transporte Rodoviário: As mudanças impactam diretamente os procedimentos administrativos e taxas para as operações de transporte terrestre no país.
- Modernização: A medida busca tornar os processos mais eficientes e menos burocráticos.



33 ANOS DE TRAJETÓRIA DO TRIC

Como tudo começou?

Bruno Borghetti: Nossa história se inicia no final dos anos 80, quando a Mizé Borghetti começou a trabalhar com o transporte internacional. Já no início dos anos 90, o Luiz Borghetti fundou a Borghetti Logística com o foco de representar legalmente e comercialmente empresas de transporte, sejam empresas estrangeiras e também brasileiras.

Em 2003 nasce a Borg Express, nossa própria transportadora. Já em 2012, eu e a Julia ingressamos na empresa e redefinimos a estrutura organizacional, determinando funções diferentes para os 4 sócios da família poderem assumir os setores pensando no crescimento e desenvolvimento de nossas empresas.

Atualmente ambas as empresas se convergem e a Borg Express é um dos volumes de negócio que é gerado dentro da Borghetti Logística, sempre focado no transporte rodoviário internacional.

Qual é a estrutura da empresa hoje?

Julia Borghetti: A matriz da Borghetti Logística fica em São Paulo, e a matriz da Borg Express fica em Uruguaiana. Temos filiais em Buenos Aires, Montevideu, Santiago, e todo suporte nas principais fronteiras com o Mercosul.

Temos estrutura de armazéns homologados como Armazém Geral e adaptados aos mais altos padrões de certificação de segurança, qualidade e sustentabilidade.

Toda a estrutura conta com pátios 24 horas monitorados, área de convivência para motoristas e parceiros. Entre as nossas filiais e matrizes, contamos com uma equipe de mais de 100 colaboradores administrativos e motoristas que conduzem nossa frota.

Além disso, contamos com uma frota cuja idade média é de 4,3 anos de antiguidade. Estamos constantemente investindo em renovação e expansão de frota, adquirindo desde o ano passado veículos EURO6 com alta tecnologia.

Quais os maiores desafios da gestão hoje?

Julia Borghetti: São vários: desde a gestão de pessoas e investimentos em tecnologia até as demandas financeiras e tributárias que envolvem Brasil, Mercosul e Chile. O mais crítico é controlar rigidamente os custos fixos para não encarecer os fretes, sem abrir mão da qualidade e do atendimento técnico. Isso exige estratégia, comunicação interna e análise de mercado. Mesmo com tantos desafios, lidamos com leveza e compromisso, porque amamos o que fazemos.

E como vocês se preparam para o futuro?

Bruno Borghetti: Investindo hoje para colher amanhã. Nossos maiores esforços têm sido em estrutura física, tecnologia e formação de pessoas. Automatizamos processos, modernizamos a frota e desenvolvemos ferramentas próprias que aumentam a eficiência e a segurança. Graças a uma gestão financeira sólida, conseguimos investir de forma responsável e construir um futuro sustentável e seguro para a empresa.





Uma concessionária perto de você.

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

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

www.daf-eldorado.com.br

Filial Caxias do Sul
R. Jaime G. Muratore, 557
Tel: (54) 3500-0900

Filial Estrela
BR-386, 4470 - Km 352
Tel: (51) 2189-0990

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

Filial Pelotas
Rod. BR392 - km 64, 2351
Tel: (53) 3026-7077

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



Consolidada como uma das **melhores, mais confiáveis e qualificadas empresas** de transporte rodoviário de cargas do Mercosul.



Transporte Rodoviário Internacional de Cargas



Expertise e eficiência de quem domina o setor!

Opere com a expertise e eficiência de quem domina o transporte rodoviário internacional de cargas no Mercosul.

Fale com nossos especialistas e potencialize sua operação.

**Transrodut**
TRANSPORTES E LOGÍSTICA

recursos humanos

Pesquisa revela fator crucial para a felicidade e o bem-estar no trabalho

Minda Zetlin*



Foto: Canva

Estudo global aponta que transparéncia, previsibilidade e relações saudáveis entre colegas são pilares do engajamento no ambiente profissional

Quando líderes tentam melhorar o bem-estar da equipe, normalmente pensam em trabalho remoto, horários flexíveis e benefícios de bem-estar, como academias. Mas a confiança pode ser o benefício mais valioso de todos.

Para garantir que os funcionários estejam felizes no trabalho e engajados em suas funções, a chave é fazer com que eles confiem na liderança, na organização e uns nos outros. Essa é a conclusão de uma meta-análise de 2024 que

analisou estudos com mais de um milhão de participantes.

A meta-análise, conduzida por uma equipe internacional de pesquisadores liderados por Minxiang Zhao e Yixuan Li, do Departamento de Psicologia da Universidade Renmin, na China, examinou 132 estudos sobre confiança em diferentes países, somando ao todo mais de um milhão de participantes.

Os pesquisadores focaram em dois tipos de confiança, a interpessoal e a institucional – exatamente os dois tipos que apa-

recem no ambiente de trabalho. Eles concluíram que ambas se correlacionam com o bem-estar social, psicológico e, em menor escala, físico.

Se a confiança é tão importante, como ampliá-la? Diferentemente de outras iniciativas, não é possível decretar confiança nem exigir que funcionários confiem na liderança, na empresa ou entre si. Mas é possível criar uma cultura organizacional onde a confiança floresça. Aqui estão algumas formas de fazer isso.

Ser transparente

Se o chefe quer que os funcionários confiem no líder e na empresa, tratar todos de forma justa é essencial. Mas quase tão importante quanto isso é manter as pessoas informadas. É necessário encontrar um equilíbrio delicado entre compartilhar informações estratégicas e evitar o excesso de sigilo. Metade dos trabalhadores em uma pesquisa recente afirmou que a falta de informações sobre o que estava acontecendo em suas empresas era sua maior fonte de estresse. Vale lembrar disso antes de decidir ocultar más notícias.

Ser previsível

Anos atrás, um CEO conhecido por recuperar empresas em apuros disse que seus funcionários jamais deveriam ter que adivinhar como ele responderia a uma pergunta. Ele comunicava à equipe suas principais prioridades para que sempre pudesse prever o que ele diria – e nunca se desvia das delas.

Líderes como Elon Musk podem fascinar por suas mudanças bruscas de opinião. Mas confiamos mais em figuras como Warren Buffett, que repetem as mesmas convicções ano após ano. Quanto mais os funcionários puderem prever o que o líder vai fazer e dizer, mais fácil será confiar nele.

Dar um voto de confiança

Será difícil para o time confiar em um líder se, por exemplo, souberem que ele utiliza softwares para monitorar cada tecla digitada.

É verdade que confiar em funcionários pode gerar problemas no curto prazo, caso a confiança seja depositada na pessoa errada.



Foto: Canva

Mas, no longo prazo, pesquisas mostram que organizações que confiam mais tendem a ter melhor desempenho, até mesmo em setores naturalmente desconfiados, como o varejo.

Embora não seja difícil perceber rapidamente o custo da desonestade quando ela acontece, nem sempre percebemos que nossa própria desconfiança também gera um custo elevado.

Se um funcionário tem sua bolsa revistada toda vez que sai do trabalho, não sentirá pela empresa o mesmo nível de confiança ou apreço que poderia sentir. E é natural que tente encontrar maneiras de driblar a vigilância.

Ajudar o time a confiar uns nos outros

Criar um clima de competição que coloca colegas uns contra os outros – especialmente por recompensas importantes, como bonificações – pode gerar ressentimento e desconfian-

ça. Aqui, novamente, o ganho de curto prazo não compensa a perda de longo prazo.

Funcionários que confiam em seus colegas têm mais probabilidade de colaborar de forma eficaz. Também tendem a ser mais felizes e a permanecer mais tempo no emprego: boas relações no trabalho são, frequentemente, o maior fator que impede alguém de deixar a empresa.

A liderança pode fortalecer essas relações ao incentivar a colaboração em projetos importantes e permitir que todos compartilhem igualmente o crédito. Também pode formar equipes entre diferentes áreas para que funcionários conheçam colegas fora de seu círculo mais próximo.

Além disso, qualquer oportunidade para socialização – encontros fora do expediente, ações comunitárias, eventos de integração – ajuda a construir vínculos e confiança.

Fonte: www.fastcompanybrasil.com

*Minda Zetlin é editora associada da Inc. (publicação da mesma empresa que edita a Fast Company) e escreve sobre produtividade e carreira.
<https://www.inc.com/minda-zetlin/a-study-of-1-million-people-reveals-key-ingredient-for-happiness-that-most-leaders-ignore/91253546>

Soluções que movem o hoje em uma direção melhor.





Seminovo Cordenonsi é segurança!

Excelência que acompanha
você em cada quilômetro.



Conheça os **modelos à venda**

@cordenonsiseminovos

@cordenonsiseminovos.com.br

Cordenonsi

INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL

Se você trabalha em um escritório, seu próximo colega talvez **nem seja humano**

Eve Upton-Clark *

Profissionais já estão acostumados a lidar com inteligência artificial no ambiente de trabalho, usando ferramentas de IA para fazer anotações, automatizar tarefas e apoiar fluxos de trabalho. Agora, a Microsoft está desenvolvendo um novo tipo de agente de IA que não apenas auxilia, mas atua como um funcionário.

Esses “usuários agênticos” terão em breve seu próprio e-mail, conta no Teams e crachá corporativo, exatamente como qualquer colega de equipe.

“Cada agente incorporado possui identidade própria, acesso dedicado aos sistemas e apps corporativos e capacidade de colaborar com humanos e outros agentes”, afirma um documento da Microsoft. “Esses agentes de IA podem participar de reuniões, editar documentos, se comunicar por e-mail e chat e executar tarefas de forma autônoma.”

A ascensão da IA já decretou o fim da gerência intermediária e está tendo um “impacto significativo e desproporcional sobre trabalhadores iniciantes no mercado de trabalho dos EUA”, segundo economistas do Digital Economy Lab, da Universidade Stanford.



Foto: Freepik

Esses agentes de IA vão poder participar de reuniões, editar documentos, se comunicar por e-mail e chat e executar tarefas de forma autônoma

A Gartner projeta que, até 2028, 33% das aplicações corporativas de software vão incorporar IA agêntica e ao menos 15% das decisões diárias de negócios se-

rão tomadas de forma autônoma por agentes de IA.

Se esses funcionários artificiais puderem assumir tarefas que ninguém quer fazer – como



Seus colegas agentes de IA terão os próprios IDs, e-mails e contas do Teams

organizar agendas e preparar relatórios – enquanto humanos cuidam das decisões estratégicas, isso não seria uma vitória?

Ainda assim, surgem questões essenciais: De quem é a responsabilidade de supervisionar funcionários de IA? Até que ponto essa tecnologia pode ser realmente confiável? E o que acontece se – ou, mais provavelmente, quando – algo der errado?

Até 2028, 15% das decisões diárias de negócios serão tomadas de forma autônoma por agentes de IA.

No ano passado, a Deloitte entrevistou organizações na vanguarda da adoção de IA e descobriu que apenas 23% delas se consideravam altamente preparadas para gerenciar riscos relacionados à tecnologia.

Segundo outro estudo, 40% dos projetos de IA agêntica podem ser cancelados até o fim de 2027 devido a controles de risco insuficientes, valor de negócio

pouco claro e custos crescentes.

À medida que a IA consolida seu espaço no ambiente de trabalho, 2025 será lembrado como o momento em que as empresas deixaram de apenas experimentar a tecnologia e passaram a construir suas operações em torno dela, afirmou a Microsoft em um post de blog que acompanhou seu relatório anual Work Trend Index.

Fonte: <https://fastcompanybrasil.com/autor/eve-upton-clark/>

***Eve Upton-Clark** é jornalista especializada em cultura digital e sociedade.

ATRHOL, representada na Posse da Nova Diretoria da ABTI, reforça governança, integração e a logística internacional de projetos



A Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI) realizou recentemente a solenidade de posse de sua nova Diretoria, em um momento estratégico para o setor de transporte rodoviário internacional de cargas. O evento marcou não apenas a transição de gestão, mas também a reafirmação do compromisso institucional da entidade com a integração, a governança e o fortalecimento do transporte no cenário nacional e internacional.

Assumindo a presidência da ABTI, Paulo Ricardo Ossani inicia seu mandato à frente da entidade com uma Diretoria composta por lideranças experientes e representativas do setor. A nova composição reforça a pluralidade, a continuidade administrativa e a capacidade técnica da associação para enfrentar os desafios regulatórios, operacionais e econômicos que impactam diretamente o transporte de cargas no Brasil.

Durante a solenidade, o Diretor Presidente da ATRHOL – Agência e Transportes Horizontina Ltda., Jorge Antônio Lanzanova, destacou a importância do momento institucional vivido pela ABTI e fez questão de registrar seu reconhecimento à gestão anterior, conduzida por Glademir Zanette, então presidente, e pela Vice-Presidente Executiva Gladys Vinci. Segundo Lanzanova, a gestão que se encerra deixa entregas relevantes para o setor, especialmente no fortalecimento do diálogo institucional, na condução responsável dos temas regulatórios e na valorização do papel do transportador internacional.

“É fundamental reconhecer o trabalho realizado pela gestão anterior, que conduziu a ABTI com serie-

dade, representatividade e resultados concretos para os associados e para o setor como um todo”, ressaltou Lanzanova.

Ao mesmo tempo, o dirigente da ATRHOL parabenizou a nova Diretoria e reafirmou a confiança na condução do novo ciclo sob a presidência de Paulo Ricardo Ossani, destacando a importância da continuidade institucional e da construção coletiva.

Jorge Lanzanova foi novamente indicado para compor a Diretoria da ABTI, assumindo o cargo de 1º Vice-Presidente de Gestão Coordenada de Fronteiras, posição estratégica para o fortalecimento da logística internacional, a integração entre modais e a melhoria dos processos operacionais nas fronteiras. Na nova gestão, o executivo atuará de forma ativa para fortalecer a governança, a eficiência operacional e a articulação institucional da Gestão Coordenada de Fronteiras, colocando à disposição da Entidade sua ampla experiência no Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) e no transporte internacional.

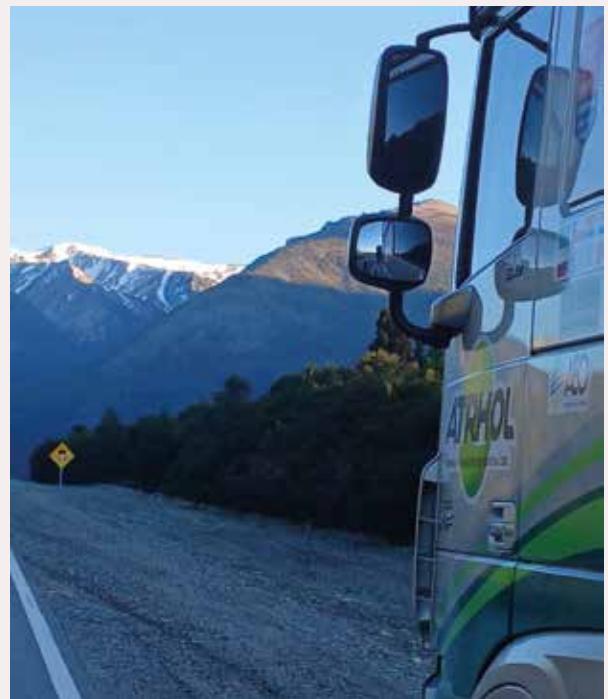
A contribuição da ATRHOL nesse contexto também se destaca pela sua relevância no transporte de equipamentos, cargas especiais e projetos logísticos de grande complexidade, com atuação consolidada em operações na América do Sul. Essa expertise técnica e operacional reforça o papel da empresa como uma parceira estratégica da ABTI, contribuindo de forma efetiva para o desenvolvimento de boas práticas, integração regional e fortalecimento da competitividade do transporte internacional brasileiro.

“Recebo essa recondução com senso de responsabilidade e compromisso. Seguiremos colaborando de

forma técnica, institucional e construtiva para o desenvolvimento do transporte internacional, especialmente no aprimoramento das operações de fronteira e na logística de projetos, áreas nas quais a ATRHOL possui ampla vivência", afirmou Lanzanova.

Em um cenário desafiador para o transporte rodoviário de cargas, marcado por mudanças regulatórias, oscilações econômicas e crescente necessidade de eficiência logística, a posse da nova Diretoria da ABTI simboliza estabilidade, maturidade institucional e visão de futuro para o setor.

A ATRHOL, como associada ativa e referência no Transporte Rodoviário de Cargas de Maquinário e de projetos na América do Sul, reafirma seu compromisso com o fortalecimento da representatividade do transporte internacional e com a construção de soluções que contribuam para a competitividade, a segurança e a sustentabilidade da atividade logística no Brasil.



associados

CTN Transportes adquire caminhões movidos a biometano

A CTN Transportes, empresa com matriz localizada em Dionísio Cerqueira/SC, e que atua no transporte nacional e no Mercosul, anunciou durante a Fetranslog, em Chapecó/SC, a aquisição de um caminhão Scania movido a biometano. A iniciativa tem a parceria da CETRIC, uma organização que atua na gestão ambiental e de resíduos, que, entre outras atividades, produz gás metano a partir de restos orgânicos. O combustível gera uma emissão veicular 95% inferior ao diesel. Segundo Marcelo Dutra, CEO da CTN, a decisão de assumir este projeto é um passo estratégico para reduzir a geração de carbono no setor e ampliar



o compromisso com a agenda ESG. Os caminhões serão empregados no atendimento de um cliente do setor de celulose, um segmento que igualmente valoriza boas práticas ambientais.

A CETRIC está implantando a Rota Azul, ligando o Oeste com o litoral catarinense, assegurando que ao longo deste percurso

sempre haverá postos de reabastecimento do biometano. O projeto da empresa é expandir esta oferta inclusive em rotas do Mercosul. Os cilindros do modelo Scania podem armazenar gás comprimido que confere uma autonomia entre 500 e 900 quilômetros, garantindo a viabilidade operacional dos caminhões.

informações

Horários das operações aduaneiras nas principais fronteiras

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

Obs.: Cabe ressaltar que após o horário de expediente da RFB em todas as fronteiras que 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
Chuí-RS/Chuy-UY			
Receita Federal	Mácio da Costa Cacko	Importação e Exportação	(53) 99268-359
São Borja-RS/Santo Tomé-AR			
CS Rodovias Mercosul	Alcir Jordani	Importação e Exportação	(55) 3431-2207
Santana do Livramento-RS/Rivera-UY			
Multilog	Valmir Machado	Importação e Exportação	(55) 3621-5300
Corumbá-MS/Puerto Soares-BO			
Agesa	Edmar Fernando Figueiredo Cruz	Importação e Exportação	(63) 3234-7300
Jaguarão-RS/Rio Branco-UY			
Multilog	Roberto Gomes	Importação e Exportação	(53) 3261-1277
Dionísio Cerqueira-SC/Bernardo de Irigoyen-AR			
Multilog	Christian Sarate	Importação e Exportação	(49) 3027-7171

Subcontratação

Transporte entre Brasil e	Mesma bandeira	Cruzamento de bandeira	Reunião Bilateral
Argentina	Autorizado	Autorizado	Item 2.3 da Reunião Bilateral BR-AR realizada em 04 e 05/11/2025
Paraguai	Autorizado	Autorizado	Item 1.3 da XXI Reunião Bilateral BR-PY realizada em 20 e 21/02/2003
Uruguai	Autorizado	Autorizado	Reunião Bilateral Extraordinária BR-UY de 05/11/2014
Chile	Autorizado	Autorizado	Item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 08 e 09/06/2006 e item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 28 e 29/04/2009
Peru	Autorizado	Autorizado	Item 2.4 da Reunião Bilateral realizada em 2017
Venezuela	Autorizado	Autorizado	Item 2.1 da VIII Reunião Bilateral realizada em 05 e 06/03/2009.
Bolívia	Autorizado	Autorizado	Item II.5 da XI Reunião Bilateral realizada em 16/03/2011
Guiana	Não acordado / não autorizado	Não acordado / não autorizado	

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

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

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

Intercâmbio de tração

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

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

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

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

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

Documentos obrigatórios para o transporte internacional

DOCUMENTOS DO MOTORISTA

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

DOCUMENTOS DO VEÍCULO

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

DOCUMENTOS DA CARGA

Conforme a Resolução GMC nº 34/2019 e a Resolução ANTT nº 6.038 de 8 de fevereiro de 2024, são documentos de porte obrigatório para o TRIC:

- Conhecimento Internacional de Transporte por Rodovia (CRT) devidamente assinado, estipulado pela Instrução Normativa Conjunta nº 58 de 27 de agosto de 1991;
- Certificado de Apólice de Seguro de responsabilidade civil e danos à carga transportada do emissor do CRT.

TAMBÉM É NECESSÁRIO O PORTE DE:

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

fluxo do TRIC

Transporte para **Argentina** e **Chile** mantém viés de crescimento.

*Dados comparativos com o ano anterior indicam elevação de 18%, porém retorno sem carga chega a 63%**

*Período medido: novembro 2024 a outubro de 2025

Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês mês anterior / mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual)		
				jan-out 2024	jan-out 2025	Δ	set 2025	out 2025	Δ	out 2024	out 2025	Δ	nov/2023 out/2024	nov/2024 out/2025	Δ
Itaqui	Alvear	AR	Importação	1.145	1.408	22,97%	114	107	-6,14%	103	107	3,88%	1.192	1.511	26,76%
			Exportação	912	659	-27,74%	44	66	50,00%	155	66	0,00%	917	909	-0,87%
			Total	2.057	2.067	0,49%	158	173	9,49%	258	173	-32,95%	2.109	2.420	14,75%
		S. Tomé	Impo vazio	9	132	1366,67%	0	1	0,00%	2	1	0,00%	9	138	1433,33%
			Expo vazio	627	291	-53,59%	7	9	28,57%	43	9	0,00%	627	302	-51,83%
São Borja	Santo Tomé	AR	Importação	40.496	38.740	-4,34%	3.710	3.518	-5,18%	4.298	3.518	-18,15%	47.234	45.785	-3,07%
			Exportação	52.622	66.254	25,91%	8.036	7.006	-12,82%	6.681	7.006	4,86%	62.791	78.230	24,59%
			Total	93.118	104.994	12,75%	11.746	10.524	-10,40%	10.979	10.524	-4,14%	110.025	124.015	12,72%
		S. Tomé	Impo vazio	1.417	1.708	20,54%	147	136	-7,48%	162	136	-16,05%	2.018	2.084	3,27%
			Expo vazio	844	346	-59,00%	22	27	22,73%	49	27	-44,90%	1.106	445	-59,76%
Porto Xavier	San Javier	AR	Importação	5.198	5.893	13,37%	820	715	-12,80%	392	715	82,40%	6.307	6.394	1,38%
			Exportação	3.560	4.650	30,62%	521	553	6,14%	759	553	-27,14%	3.694	5.706	54,47%
			Total	8.758	10.543	20,38%	1.341	1.268	-5,44%	1.151	1.268	10,17%	10.001	12.100	20,99%
D. Cerqueira	B. de Irigoyen	AR	Importação	10.877	11.658	7,18%	1.207	1.203	-0,33%	1.109	1.203	8,48%	11.970	13.477	12,59%
			Exportação	8.133	10.430	28,24%	1.018	1.144	12,38%	1.128	1.144	1,42%	9.144	12.528	37,01%
			Total	19.010	22.088	16,19%	2.225	2.347	5,48%	2.237	2.347	4,92%	21.114	26.005	23,16%
Uruguaiana	P. de los Libres	AR	Importação	39.692	40.920	3,09%	4.896	4.785	-2,27%	4.985	4.785	-4,01%	46.937	50.113	6,77%
			Exportação	71.093	95.915	34,91%	10.533	10.079	-4,31%	9.390	10.079	7,34%	83.459	112.710	35,05%
			Total	110.785	136.835	23,51%	15.429	14.864	-3,66%	14.375	14.864	3,40%	130.396	162.823	24,87%
		S. Tomé	Impo vazio	44.200	72.346	63,68%	8.155	8.767	7,50%	6.619	8.767	32,45%	55.015	85.281	55,01%
			Expo vazio	16.060	11.441	-28,76%	1.337	1.664	24,46%	1.276	1.664	30,41%	19.813	13.614	-31,29%
Porto Mauá	Alba Posse	AR	Importação	59	74	25,42%	1	2	100,00%	51	2	-96,08%	60	299	398,33%
			Exportação	1.534	2.656	73,14%	254	287	12,99%	209	287	37,32%	1.668	3.041	82,31%
			Total	1.593	2.730	71,37%	255	289	13,33%	260	289	11,15%	1.728	3.340	93,29%
Foz do Iguaçu	Puerto Iguazu	AR	Imp.PTN	30.410	30.746	1,10%	3.434	3.037	-11,56%	2.844	3.037	6,79%	35.597	35.978	1,07%
			Exp.PTN	7.435	9.714	30,65%	1.219	1.368	12,22%	995	1.368	37,49%	9.065	11.513	27,00%
			Total	37.845	40.460	6,91%	4.653	4.405	-5,33%	3.839	4.405	14,74%	44.662	47.491	6,33%
Foz do Iguaçu	Ciudad del Este	PY	Imp.PIA	27.217	28.605	5,10%	2.852	3.280	15,01%	3.643	3.280	-9,96%	31.892	34.345	7,69%
		Exp.PIA	61.987	64.574	4,17%	6.399	7.716	20,58%	7.023	7.716	9,87%	75.534	76.396	1,14%	
		Total	89.204	91.179	2,17%	9.251	10.996	18,53%	10.666	10.996	3,33%	107.126	110.771	3,18%	
Foz do Iguaçu	P. Iguazu/C. del Este	PY	Imp.OPN.PIA	35.083	43.872	25,05%	5.268	7.502	42,41%	5.956	7.502	25,96%	42.132	53.746	27,57%
			Total	124.287	137.051	10,27%	14.519	18.498	27,41%	16.622	18.498	11,29%	149.558	164.487	9,98%
		AR/PY	Total PIA+PTN	162.132	177.511	9,49%	19.172	22.903	19,46%	20.461	22.903	11,93%	194.220	211.978	9,14%
Santa Helena	Porto Índio	PY	Importação	20.983	21.532	2,62%	3.458	3.794	9,72%	2.940	3.794	29,05%	25.388	27.346	7,71%
		Exportação	722	984	36,29%	6	103	1616,67%	19	103	442,11%	1.011	1.141	12,86%	
		Total	21.705	22.516	3,74%	3.464	3.897	12,50%	2.959	3.897	31,70%	26.399	28.487	7,91%	

ABTI				Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês mês anterior / mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual)		
Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	jan-out 2024	jan-out 2025	Δ	set 2025	out 2025	Δ	out 2024	out 2025	Δ	nov/2023 out/2024	nov/2024 out/2025	Δ
Guaira	Salto del Guaira	PY	Importação	22.832	21.697	-4,97%	2.973	3.293	10,76%	2.964	3.293	11,10%	25.552	25.830	1,09%
			Exportação	2.863	4.446	55,29%	602	590	-1,99%	477	590	23,69%	3.070	5.045	64,33%
			Total	25.695	26.143	1,74%	3.575	3.883	8,62%	3.441	3.883	12,10%	28.622	30.875	7,87%
Aceguá	Aceguá	UY	Importação	1.504	3.268	117,29%	334	364	8,98%	149	364	144,30%	2.015	3.764	86,80%
			Exportação	1.228	1.128	-8,14%	185	160	-13,51%	147	160	8,84%	1.414	1.242	-12,16%
			Total	2.732	4.396	60,91%	519	524	0,96%	296	524	77,03%	3.429	5.006	45,99%
Barra do Quaraí	Bella Unión	UY	Importação	0	29	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	30	#DIV/0!
			Exportação	105	53	-49,52%	5	6	20,00%	10	6	-40,00%	121	75	-38,02%
			Total	105	82	-21,90%	5	6	20,00%	10	6	-40,00%	121	105	-13,22%
			Impo vazio	269	248	-7,81%	56	46	-17,86%	25	46	84,00%	319	326	2,19%
Chuí	Chuy	UY	Importação	5.995	5.846	-2,49%	601	505	-15,97%	673	505	-24,96%	7.113	6.884	-3,22%
			Exportação	23.807	24.121	1,32%	2.840	2.164	-23,80%	2.862	2.164	-24,39%	28.876	29.340	1,61%
			Total	29.802	29.967	0,55%	3.441	2.669	-22,44%	3.535	2.669	-24,50%	35.989	36.224	0,65%
Jaguarão	Rio Branco	UY	Importação	12.081	11.949	-1,09%	1.553	1.223	-21,25%	1.656	1.223	-26,15%	14.970	14.368	-4,02%
			Exportação	15.417	17.695	14,78%	1.914	2.072	8,25%	1.934	2.072	7,14%	18.709	21.398	14,37%
			Total	27.498	29.644	7,80%	3.467	3.295	-4,96%	3.590	3.295	-8,22%	33.679	35.766	6,20%
Quaraí	Artigas	UY	Importação	2.295	2.013	-12,29%	284	294	3,52%	310	294	-5,16%	2.809	2.375	-15,45%
			Exportação	302	284	-5,96%	26	32	23,08%	12	32	166,67%	350	341	-2,57%
			Total	2.597	2.297	-11,55%	310	326	5,16%	322	326	1,24%	3.159	2.716	-14,02%
			Impo vazio	158	131	-17,09%	9	9	0,00%	16	9	-43,75%	221	170	-23,08%
Santana do Livramento	Rivera	UY	Importação	4.973	4.314	-13,25%	353	443	25,50%	643	443	-31,10%	6.000	5.026	-16,23%
			Exportação	5.741	5.529	-3,69%	700	693	-1,00%	718	693	-3,48%	6.785	6.926	2,08%
			Total	10.714	9.843	-8,13%	1.053	1.136	7,88%	1.361	1.136	-16,53%	12.785	11.952	-6,52%
Corumbá	Puerto Suarez	BO	Importação	17.326	14.868	-14,19%	1.891	1.847	-2,33%	2.001	1.847	-7,70%	20.851	18.285	-12,31%
			Exportação	23.211	24.300	4,69%	2.385	2.682	12,45%	2.568	2.682	4,44%	29.461	29.365	-0,33%
			Total	40.537	39.168	-3,38%	4.276	4.529	5,92%	4.569	4.529	-0,88%	50.312	47.650	-5,29%
Mundo Novo	Salto del Guaira	PY	Importação	1.696	5.835	244,04%	805	1.281	59,13%	332	1.281	285,84%	2.524	7.131	182,53%
			Exportação	12.997	14.560	12,03%	1.410	1.108	-21,42%	832	1.108	33,17%	14.264	15.978	12,02%
			Total	14.693	20.395	38,81%	2.215	2.389	7,86%	1.164	2.389	105,24%	16.788	23.109	37,65%

TRIC em números - dezembro

Empresas brasileiras autorizadas						
AR	BO	CL	PY	PE	UY	VE
695	214	465	454	125	481	19
Empresas estrangeiras autorizadas						
AR	BO	CL	PY	PE	UY	VE
633	369	221	342	70	154	4
Tripartite						
UY (BR/AR): 24	AR (BR/CL): 8					



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

aniversariantes

10 anos



Uruguaiana/RS

Países atendidos

Argentina, Uruguai

15 anos



Viana /ES

Países atendidos

Argentina e Paraguai

30 anos



São José dos Pinhais/PR

Países atendidos

Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai e Uruguai

35 anos



Canoas/RS

Países atendidos

Argentina, Chile, Paraguai e Uruguai

45 anos



Monteviú/RS

Países atendidos

Brasil e Uruguai

feriados internacionais



janeiro

quinta, 01
Ano Novo

quinta, 22
Fundação da Bolívia

terça, 06
Dia das Crianças

fevereiro

segunda, 16
Carnaval

segunda, 16
Carnaval

segunda, 16
Carnaval
(ponto facultativo nacional)

Sem feriados

Sem feriados

Sem feriados

segunda, 16
Carnaval

segunda, 16
Carnaval

terça, 17
Carnaval

terça, 17
Carnaval
(ponto facultativo nacional)

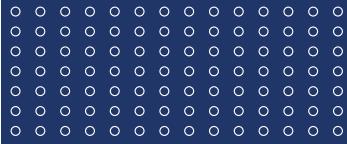
terça, 17
Carnaval

terça, 17
Carnaval

março

terça, 24
Dia da Memória
pela Verdade e
Justiça

Sem feriados



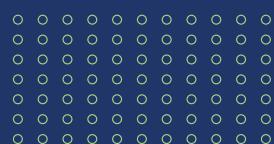
despoluir.org.br



O DESPOLUIR
IMPULSIONA
OS TRANSPORTADORES
na ROTA DA
SUSTENTABILIDADE



O maior programa
ambiental da iniciativa
privada do Brasil incentiva
transportadores a adotarem
práticas sustentáveis e
diminuírem o seu impacto
no meio ambiente.



Transformar o transporte começa por quem o move.



Emprega Transporte
oportunidades
para trabalhadores
e empresas.

Cadastre-se:

empregatransporte.sestsenat.org.br



 **Emprega
transporte**
SEST SENAT