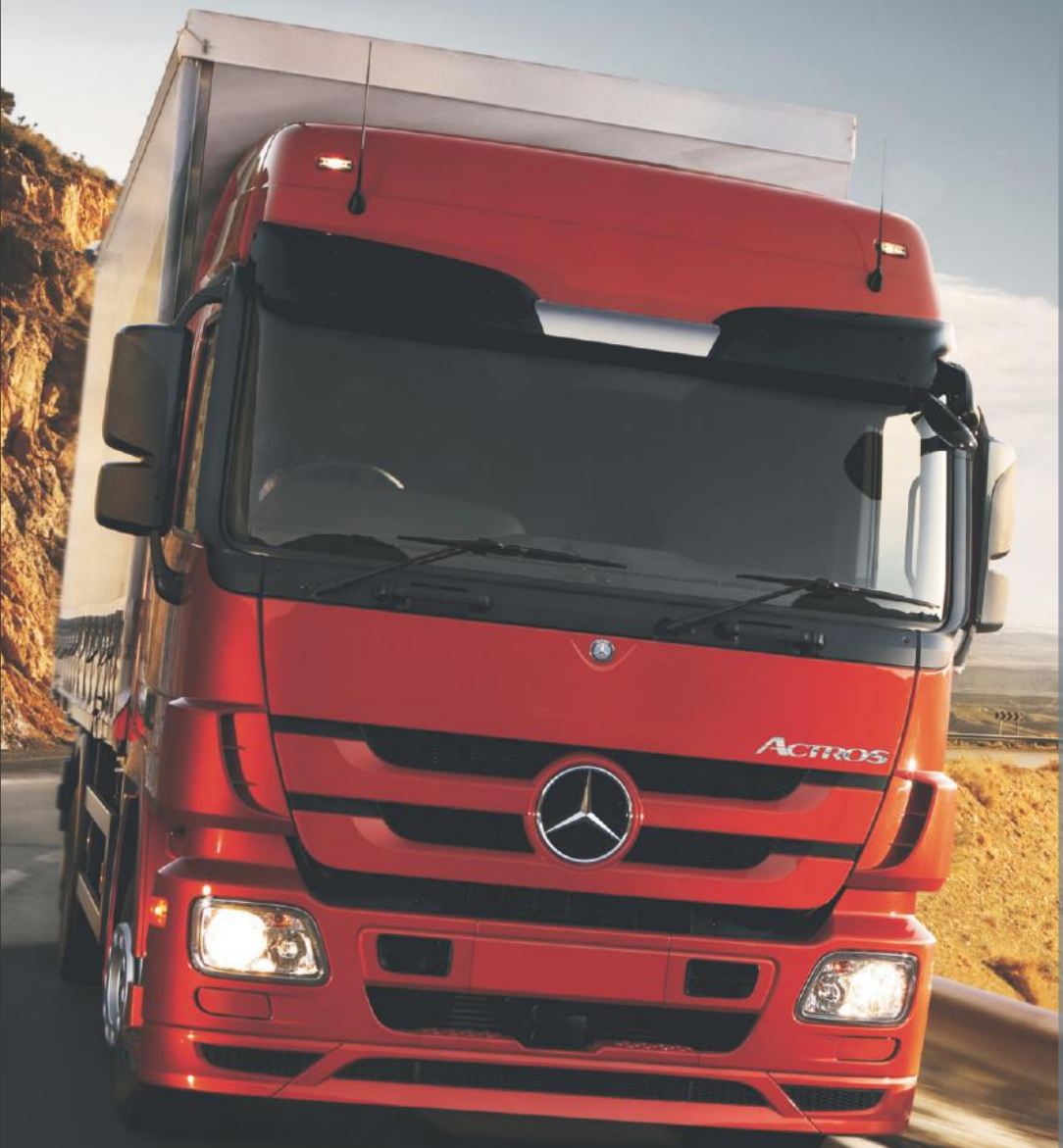
Cenário do Transporte

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

www.abti.com.br



Vacinação de Motoristas Contra H1N1

Economia Gaúcha em DEBATE

Infraestrutura Ampliação do CUF

Inovação PEDÁGIOS +rápidos

Caderno Especial

Mercedes-Benz

Onix SAT

ApexBrasil
AGÊNCIA BRASILEIRA DE PROMOÇÃO DE EXPORTAÇÕES E INVESTIMENTOS

SETCERGS
Transporte&Logística

SEBRAE

ABTI
Associação Brasileira de
Transportadores Internacionais
Quem participa multiplica soluções

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

DIRETORIA DA ABTI

Presidente: José Carlos Becker
Vice-Presidente: Francisco Carlos G. Cardoso
Dir. Administrativo: José Carlo Cadiñanos
Dir. Assun. Políticos: Ruy Márcio Galvão Martins
Dir. Técnico: Aley Afonso Bertol
Dir. Relações Institucionais: José Pio X Schio
Dir. Relações Institucionais: José Schutz Schwanck
Cons. Fiscal Presidente: Vilmar Lizot
Cons. Fiscal Efetivo: Eduardo Portalete Eichenberg
Cons. Fiscal Efetivo: Edmilson Roberto Rodrigues
Cons. Fiscal Suplente: Paulo Roberto de Sousa
Diretor: Jorge Antônio Lanzanova
Diretor: Paulo Cesar Maia Oliveira
Diretor: Luiz Alberto Garcia
Diretor: Évelin Boeira Machado
Diretor: José Mário Rodrigues de Freitas

EXPEDIENTE

Redação
Graciele Santos – Assess. de Comunicação da ABTI
imprensa@abti.com.br

Projeto Gráfico e Diagramação
Robson Schenato e Vanessa Mendes
www.droffice.com.br

Publicidade
Guilherme Boger – Gerente Executivo da ABTI
executivo@abti.com.br

Portal
www.abti.com.br

Impressão
Gráfica ANS – www.ans.com.br

Tiragem
3.000 exemplares

Colaboradores
Profª Maria das Graças Bozzi Coordenonsi (correção de textos), Karen Cohen (NTC&Logística), Amanda Campos (Aslog), Jaqueline Stein (Athol), José Abreu (Athol), Jéssica Bassanezi (G&A Comunicação), Wagner Paes (EadiSul), Josefina Maseras (Mercovia), Talita Martins (ANTF)

Editorial

José Carlos Becker

Presidente da ABTI

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Mauris pharetra euismod sollicitudin. Suspendisse sollicitudin mauris a augue tincidunt condimentum. Nulla facilisi. Morbi nec nisl eu diam euismod cursus. Proin commodo lobortis odio, id accumsan turpis ultrices non. Suspendisse libero metus, vestibulum eget pretium sit amet, consequat non quam. Vivamus id dolor sapien. Maecenas sed orci ligula. Cras ac accumsan enim. Duis convallis placerat purus vitae interdum. Nulla vel diam id tortor sagittis suscipit sit amet id libero. Sed egestas vehicula mi, sed adipiscing diam malesuada quis. Maecenas felis mauris, eleifend eu eleifend et, convallis ut ligula. Vestibulum eu sem vitae dui tempor dignissim. Nullam ullamcorper sapien felis. Nullam sagittis eleifend mauris, at euismod nulla sollicitudin quis. Nunc augue libero, semper quis posuere ut, sodales vel dolor. Praesent erat arcu, varius at pretium ac, aliquet nec ante. Integer a arcu tortor, ac bibendum ipsum. Aenean vel lorem id quam condimentum adipiscing.

Morbi sit amet massa libero, eu semper felis. Ut dictum, metus a accumsan porttitor, massa lorem consequat purus, sit amet cursus massa nulla non felis. Sed nec sapien et sem fermentum sollicitudin sagittis ac elit. Vivamus molestie metus non arcu dictum accumsan. Curabitur at ante laoreet est sodales laoreet. Ut ut erat ac erat ornare sollicitudin. Nam tempor bibendum dui vitae vulputate. Aliquam feugiat magna aliquet enim mattis a congue ante varius. Phasellus mattis metus sit amet quam commodo quis pellentesque metus euismod. Sed nibh turpis, adipiscing id condimentum ut, cursus et nisi. Aliquam feugiat neque ut elit posuere sed dictum felis vehicula. Fusce varius, magna nec volutpat rhoncus, ipsum quam porta orci, nec condimentum massa dui non orci. Nam eget rutrum enim. Vestibulum ante ipsum primis in faucibus orci luctus et ultrices posuere cubilia Curae; Phasellus gravida, lectus nec accumsan tempor, magna quam condimentum risus, nec lobortis leo mauris et lorem.

Praesent consequat lacus nisi, ac consequat urna. Praesent sed velit nec velit pretium accumsan. Aliquam bibendum dignissim sagittis. Integer erat quam, fermentum sit amet tempor sed, sollicitudin ut risus. Nam at dignissim tellus. Nunc a elit eu tortor mattis pharetra. Nunc rhoncus dolor id arcu suscipit dapibus. Duis eget nunc massa, non tristique tellus. Suspendisse molestie commodo dictum. Nullam quam libero, viverra nec viverra vel, sagittis in orci. Vivamus non justo nisi.

Sumário

08 Faixa de Fronteira do Mercosul

O desenvolvimento da Zona de Fronteira depende de incentivos governamentais, políticos e sociais.

10 Motoristas vacinados contra H1N1

Mobilização de entidades do setor transportista e do governo estadual apresenta resultados positivos contra o vírus da gripe H1N1.

15 Economia Uruguaiense

O tema Comércio Exterior destacou-se em debate realizado pela Rádio Gaúcha.

20 ABTI/APEX-Brasil

ABTI e Apex Brasil, reforçam as relações institucionais, visando a promoção comercial dos transportadores rodoviários de carga brasileiros, na América do Sul.

22 Caderno Especial INTERMODAL

A Intermodal 2010 entrou para a história, e em 2011 pretende surpreender ainda mais.

33 Nova Estrutura no Porto Seco de São Borja

Mercovia investe em infraestrutura e amplia o pátio do CUF.

37 Pedágios mais rápidos

A tecnologia adquirida pelos pedágios agiliza a passagem de veículos.

pág. 22

pág. 37

OnixSat

ONDE AS NOVAS IDEIAS ACONTECEM

Onix SAT

EMBARCADOR

CENTRAL DE FRETES

TRANSPORTADOR

Auxiliando na contratação de fretes, a OnixSat disponibiliza para seus clientes e parceiros a ***Central de Fretes.***

Conheça os benefícios desta ferramenta:

- ✔ Facilita a contratação de fretes
- ✔ Serviço gratuito
- ✔ Anuncie e procure fretes para transportar

Acesse www.onixsat.com.br/centraldefretes ou ***Ligue para*** (43) 3378-3500 (opção 1)

Ignição Biométrica

- ✔ Contra o roubo e utilização não autorizada de veículos
- ✔ O veículo só é liberado se a digital corresponder com a do motorista autorizado
- ✔ Mais segurança para o caminhoneiro, com a digital de pânico

Alcoolímetro OnixSat

- ✔ Preocupação com a vida e segurança no trânsito
- ✔ Redução de prejuízos humanos e materiais
- ✔ Contra o álcool no transporte

TRUCKSCONTROL

*São **39** oficinas posicionadas estrategicamente em todo o país*

Novas ideias em rastreamento

Televendas: 43 3374.3822 *vendas@onixsat.com.br* *www.onixsat.com.br*

Seguro no Transporte Internacional

Muitos profissionais da área de comércio exterior desconhecem a importância de um seguro de transporte internacional.

Por Graciele Santos

Luiz Carlos Moscardini é proprietário da Magna Corretora de Seguros Ltda, uma das maiores Corretoras independentes do mercado segurador paranaense, atuando há 38 anos.

Composta principalmente de Transportadoras de Cargas e Passageiros que operam em todo o Conesul, além de prepostos e/ou parceria com diversos co-corretores, cobrindo as principais cidades fronteiriças dos países do Mercosul, objetivando o atendimento de eventuais necessidades dos Transportadores na área de seguros.

A pedido da Cenário do Transporte, o diretor da Magna Seguros, explicou-nos algumas das principais dúvidas quanto ao seguro de transportes internaiconais.

Cenário - Quais seguros são exigidos nos Transportadores Rodoviários Internacionais, por serem de caráter obrigatório?

Luiz Carlos - O Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional - Danos a Terceiros (RCTR-VI Danos a Terceiros) teve suas condições aprovadas em Reunião Internacional de Ministros dos países do CONESUL, em 1989, tendo sido extendido posteriormente por Acordo Bilateral à Venezuela. É obrigatório para Transportadores Internacionais de Cargas ou Passageiros.

Já o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional - Danos à Carga Transportada (RCTR-VI Danos à Carga Transportada) cujas condições também foram aprovadas em Reunião Internacional de Ministros dos países do CONESUL em 1989/1990, é obrigatório para todas as Transportadoras Rodoviárias Internacionais de Cargas.

Cenário - Quais as coberturas e importâncias seguradas do RCTR-VI Danos a Terceiros?

Luiz Carlos - Somente no caso de veículos de transporte coletivo rodoviário internacional há cobertura para passageiros, sendo as importâncias seguradas mínimas obrigatórias e Limite Máximo por Evento, os abaixo:

Para transportados - somente passageiros de coletivos:			
Danos Pessoais	US$	20,000.00 p/pessoa	US$200,000.00 Limite Máximo por Evento
Danos Materiais	US$	500.00 p/ bem	S$ 10,000.00 Limite Máximo por Evento

Para veículos de transporte rodoviário internacional de cargas, as coberturas de danos a terceiros não transportados em caso de sinistro ocasionado pelo veículo segurado, mínimas obrigatórias são:

Para não transportados (terceiros):		
Danos Pessoais	US$	20,000.00 p/pessoa
Danos Materiais	US$	15,000.00 p/ bem
Limite Máximo	US$	120,000.00 por evento

Cenário - Esses valores têm sido suficientes em caso de sinistros?

Luiz Carlos - Não, principalmente em danos pessoais, estes tem superado os 20 mil dólares, em função disso recomenda-se que as empresas contratem importâncias de seguradoras maiores.

Cenário - As Empresas que têm apólice de Responsabilidade Civil Facultativo (RCF) também necessitam contratar o Seguro de RCTR-VI Danos a TerceirosLuiz Carlos - As garantias das apólices de RCTR-VI – Danos a terceiros, qual seja, Danos Pessoais ou Materiais ocasionados pelo veículo segurado, são a primeiro risco. Caso o veículo segurado tenha também uma apólice de RCF - Responsabilidade Civil Facultativa com cláusula de extensão de Perímetro, as garantias do RCF no exterior serão, sempre, a 2º risco do RCTR-VI Danos a Terceiros, não prescindindo da apresentação do Certificado Bilíngue.

Cenário - Em relação ao seguro de RCTR-VI Danos a Terceiros quais as recomendações sugeridas às Transportadoras em relação aos motoristas/agregados/freteiros?

Luiz Carlos - Existe a necessidade que a comunicação do sinistro seja imediata. Especialmente no exterior, existem muitos problemas quanto a isso, pois a seguradora/corretora não é avisada, tão pouco informada dos detalhes do sinistro, então quando são avisadas, nada sabem sobre o acontecido, então é de fundamental que o freteiro comunique direto a corretora ou a seguradora.

Cenário - O que cobre o RCTR-VI Danos à Carga?

Luiz Carlos - Cobre os Danos ocasionados à carga decorrentes de Colisão e/ou capotagem e/ou abalroamento e/ou tombamento do veículo transportador, além do incêndio ou explosão do veículo transportador, sendo a cobertura é ponto a ponto, havendo Certificado Bilíngüe específico oficial aprovado, de porte obrigatório no veículo transportador, para comprovação perante as Autoridades.

É possível a contratação, na apólice de RCTR-VI Danos à Carga, da garantia adicional de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RCF-DC), que dá cobertura no caso de desaparecimento da carga, concomitantemente com o veículo transportador, nos embarques internacionais, também com cobertura ponto a ponto, observadas as condições da apólice.

Cenário - Como contratar o RCTR-VI Danos à Carga?

Luiz Carlos - Para análise e apresentação de proposta/condições pelas Seguradoras, as Transportadoras devem preencher Questionário de Transporte para Avaliação de Riscos, com dados cadastrais da Empresa/Diretores, bem como da frota utilizada no transporte, Limite Máximo de Garantia por Evento necessário, principais mercadorias transportadas/acondicionamento das mesmas, principais percursos, existência de Programa de Gerenciamento de Riscos e experiência da(s) apólice(s) nos últimos 24 ou 36 meses, podendo haver aceitação ou não pela Seguradora quanto a apresentação de proposta.

Cenário - Em relação ao seguro de RCTR-VI Danos à Carga quais as recomendações sugeridas às Transportadoras em relação aos motoristas/agregados/freteiros?

Luiz Carlos - Quando a transportadora contratar o freteiro/motorista/agregado, é importantíssimo que a mesma verifique se ele possui o RCTR-VI Danos a Terceiros, pois fica claro que o seguro de Danos à Carga, compete apenas à empresa transportadora. A transportadora responde solidariamente aos danos de terceiros.

Faixa de Fronteira do Mercosul

O desenvolvimento da Zona de Fronteira depende de incentivos governamentais, políticos e sociais.

Por Graciele Santos

"Conjunto de iniciativas em desenvolvimento, que possam oferecer oportunidades de trabalho e de produção", foi um dos temas citados no 2º Seminário da Força Sindical que ocorreu em Uruguaiana no mês de março, na Câmara de Vereadores. O encontro tem como principal foco, a Faixa de Fronteira do Mercosul, que hoje é formada por uma área de 150 quilômetros de largura ao longo dos 15.719 quilômetros de fronteira. Essa região compreende 11 estados da federação, 588 municípios e tem uma população de 10 milhões de habitantes, a partir de divisão organizada pelo Ministério da Integração Nacional.

Conforme Paulo Janta, presidente da Força Sindical, a Região Sul de fronteira necessita de desenvolvimento com conscientização. "Todas as regiões do estado possuem desenvolvimento contínuo, dotam de indústrias com grande potencial de investimento, e isso é imprescindível para a sociedade, pois o Rio Grande do Sul é o portal do Mercosul", afirma Janta.

"Mentalidades atrasadas precisam ser vencidas e não convencidas a fazer algo", ressalta o Prefeito Municipal Sanchotene Felice que se diz apto a esta ação integrada. "Deve existir coragem coletiva para que não se perca este tipo de oportunidade e iniciativa, pois a Fronteira do Mercosul precisa amadurecer com novas perspectivas", conclui Felice.

A ABTI presente no evento, através do seu Presidente José Carlos Becker, considerou categoricamente o

assunto, pois a Faixa de Fronteira, sobretudo refere-se ao transporte internacional, e a lei deve ser voltada especificamente para as atividades proferidas nela.

Becker apresentou um painel que debateram quatro propostas de melhorias para o setor: recebimento de incentivos pelos transportistas internacionais, criação de uma plataforma logística, incentivos para empresas de importação e exportação e políticas para agilização dos processos aduaneiros.

O Presidente da ABTI expôs as dificuldades gerais, "os importadores e os exportadores necessitam de uma atenção especial, assim como o comércio, a polícia e tantos outros setores que possuem dificuldade na Faixa de Fronteira Gaúcha", conclui o presidente da ABTI.

A importante presença da candidata ao Senado, Ana Amélia Lemos (PP), enriqueceu o evento, juntamente com o Deputado Estadual, Frederico Antunes (PP), que atentamente ouviram e comentaram as colocações feitas por todos os representantes.

Governadora Yeda Crusius em Uruguaiana

Governo Municipal, entidades e empresários, recepcionam a Governadora do Estado do Rio Grande do Sul

Por Graciele Santos

Em evento no Salão Nobre da Prefeitura Municipal de Uruguaiana, a Governadora do Estado Yeda Crusius, esteve participando de solenidade, que contou com a presença de representantes do governo municipal, vereadores, entidades sociais e de empresas.

A governadora Yeda realizou assinatura da cedência de 280 hectares à implantação do Colégio Agrícola; da transferência do antigo prédio da Exatoria para o Município de Uruguaiana; do retorno do prédio e terreno do Centro de Atendimento à Criança e ao Adolescente de Uruguaiana (CACAU) ao patrimônio municipal; da transferência do antigo prédio do Fórum a esta localidade e da implantação do Centro de Aplicação e Monitorização de Medicamentos Injetáveis (CAMMI).

Yeda disse estar feliz em poder entregar a Uruguaiana um pedaço de seu comprometimento: "Uruguaiana me elegeu como Governadora, e agora entrego à cidade, a estrutura física que lhe é de direito, para melhor atender às necessidades da população".

Na oportunidade, o Presidente do Sindimercosul Jorge Frizzo, o gerente executivo da ABTI, Guilherme Boger e a assessoria de assuntos internacionais da Cootranscau, Gladys Vinci entregaram à Governadora, um ofício, parabenizando o envolvimento do Governo Estadual na luta contra a gripe H1N1, no setor do Transporte.

O SETCERGS faz a Logística do
Banco de Alimentos
Rio Grande do Sul

Banco de Alimentos
Uma ação empresarial pela cidadania

SETCERGS
Transporte & Logística

Motoristas vacinados contra H1N1

Foto: Eadi Sul/Jaguarão

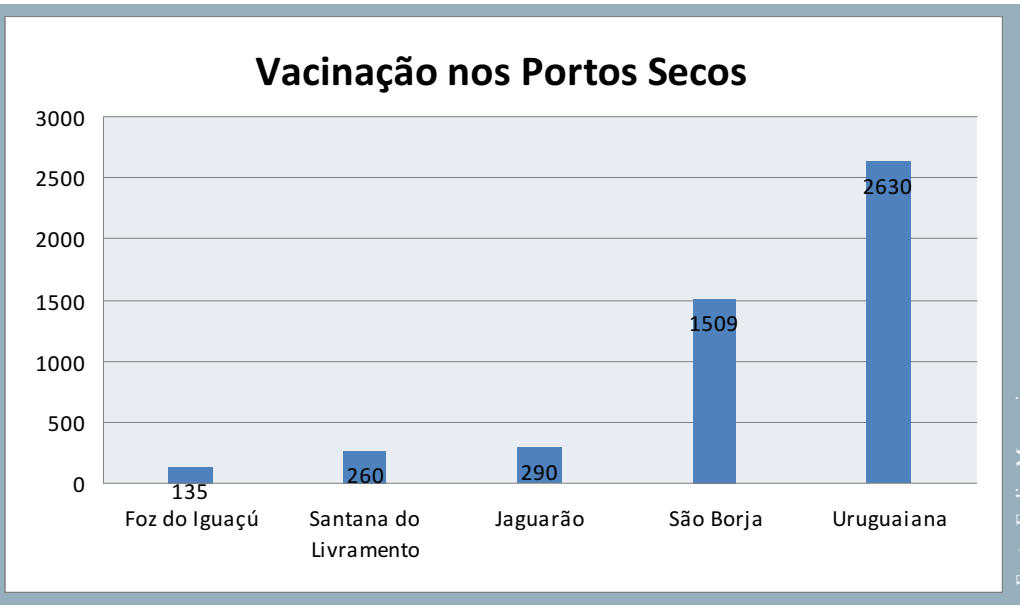
Mobilização de entidades do setor transportista e do governo estadual apresenta resultados positivos contra o vírus da gripe H1N1

Por Graciele Santos

Desde o mês de março até fim de maio, ocorreu nos portos secos de Uruguaiana, São Borja, Jaguarão, Foz do Iguaçu e Santana do Livramento a vacinação contra a gripe H1N1.Foram vacinados motoristas e familiares que viajavam junto, e trabalhadores do setor interno dos Portos.

As vacinas contra a gripe H1N1 chegaram aos portos secos do estado, através de forte iniciativa do Dep. Frederico Antunes (PP), da Associação Brasileira dos Transportadores Internacionais (ABTI), da Cootranscau, da CTTI, do Sindimercosul, do SDAERGS, do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do RS, da Eadi Sul, da Mercovia e das Secretarias de Saúde Municipais e do Estado.

Veja abaixo, gráfico do número de motorista e funcionários dos Portos vacinados durante a campanha.



Fonte: Eadi e Mercovia

Estatuto do Motorista

Foto agência Senado

ABTI e SETCERGS lutam pelo Estatuto do Motorista e participam das audiências e reuniões em todo o Brasil

Por Graciele Santos

A 14ª audiência que tratou de assuntos referentes ao Estatuto do Motorista, realizada em Brasilia, no auditório Petronio Portella do Senado Federal, foi coordenada pelo Senador Paulo Paim (PT) e contou com a presença de lideranças de motoristas autônomos, empregados, empresários, governo federal e legislativo.

A ABTI – Associação Brasileira de Transportadores Internacionais juntamente com o Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística no Estado do Rio Grande do Sul (Setcergs), esteve representada pelo Vice-Presidente da ABTI e Diretor do SETCERGS, Francisco Cardoso e do consultor técnico, Luiz Alberto Mincarone.

A audiência teve início com a apresentação do projeto do Estatuto do Motorista pelo Consultor Mincarone. O projeto provocou elogios por parte do Senador Paim, sendo o único a ser apresentado na ocasião.

Entre as proposta apresentadas no Plenário pela ABTI e SETCERGS, a que diz respeito ao tempo máximo de direção do motorista, coincidiu com a apresentada pelo Movimento Brasil Caminhoneiro, oferecendo o tempo máximo de 750 km, vindo ao encontro da proposta elaborada no Estatuto.

"A ideia do Estatuto é torná-lo uma ferramenta importante, tanto para os motoristas, quanto para as empresas, visando à melhoria das estruturas de trabalho desta classe", afirma Mincarone.

Os acidentes nas estradas, melhores condições de trabalho e maior segurança, também foram lembrados, tanto na apresentação do Estatuto no plenário, quanto na TV Senado.

Francisco Cardoso diz que ainda serão realizadas várias audiências em todo o Brasil, enfatizando que "caminhamos para um melhor entendimento dos objetivos e anseios dos motoristas e das empresas. O Estatuto tem que se tornar um marco regulador para as futuras gerações".

A participação da ABTI e do SETCERGS em eventos que envolvem decisões importantes, busca melhorias para os setores que representam, suscitando credibilidade perante seus associados.

Foto agência Senado

Empresários transportistas mais competitivos

ABTI e SEBRAE unem forças para disponibilizar cursos para o modal do transporte rodoviário

Por Graciele Santos

Lançado o Projeto de parceria SEBRAE/ABTI. O projeto visa consolidar as empresas de Serviços de Logística de Cargas da Região Campanha e Fronteira Oeste como referência no setor de transportes, através de capacitações, consultorias e a inserção em Programas de qualidade, viabilizando com isso uma maior competitividade.

Em apresentação, o Diretor do SEBRAE, Marco Antonio Ribeiro explicou que hoje infelizmente não existem muitos cursos direcionados para a área do Transporte, por isso a necessidade de construir um projeto focado no setor transportista. "A demanda está aumentando, e com este projeto, pretendemos ser uma referência em todo o país. Almejamos realizar uma sequência organizada de ações positivas para o crescimento e amadurecimento dos empresários e suas equipes", destacou Ribeiro.

Os projetos de desenvolvimento do SEBRAE seguem a mesma linha de trabalho da ABTI, explica o Presidente da entidade, José Carlos Becker, "devemos aproveitar todas as oportunidades que surgem perante a nossa realidade, temos trabalhado com foco no desenvolvimento das empresas de transportes e das pessoas que nelas trabalham, visando o crescimento corporativo e profissional das mesmas".

Após a apresentação do projeto realizada pela Gerente Regional, Fabiana de Freitas, o diretor geral da Demaer Worldwide Logistics, Antonio Ferrari, palestrou sobre o tema Logística.

Os convidados do grupo SEBRAE realizaram uma visita ao Porto Seco de Uruguaiana, acompanhados por Becker e pelo gerente da EadiSul Uruguaiana, Flavio Evaristo. Tiveram a oportunidade de conhecer todos os setores internos do Porto Seco e a forma como são realizadas as operações com os caminhões, desde sua chegada até sua liberação.

O papel das ferrovias no desenvolvimento do Brasil

O passado estagnado, o presente em crescimento e o futuro promissor das ferrovias brasileiras

Por Talita Martins - ANTF

Em 13 anos de atividades, as concessionárias ferroviárias de carga associadas à Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) conseguiram tirar o setor da estagnação em que se encontrava. O resultado é que hoje o setor se prepara para terminar 2010 com o desafio de movimentar 500 milhões de toneladas úteis (TU) pela malha ferroviária brasileira.

O aumento da participação do modal ferroviário repercute beneficamente em várias vertentes da economia. Em 2009, a indústria ferroviária gerou 36 mil empregos diretos e indiretos.

Número que deve chegar a 40 mil em 2010. Outro beneficio das ferrovias é a redução do número de caminhões nas estradas. O Brasil gasta cerca de US$ 1 bilhão a mais a cada ano por falta de transporte adequado de cargas, principalmente de produtos da mineração, siderurgia e agronegócio. Por isso, a necessidade da distribuição equilibrada e racional da matriz de transporte, o que beneficiaria também o mercado interno e externo.

Em 1996, ano base do início do processo de concessão, a participação das ferrovias brasileiras era de 19% na matriz de transporte brasileira. Hoje, devido aos pesados investimentos da iniciativa privada, cerca de R$ 22 bilhões, de 1996 a 2009, no sistema ferroviário, as ferrovias alcançaram 26% da matriz. Segundo o Governo Federal, responsável pela expansão da malha, o Brasil aumentará sua participação na matriz, alcançando 35%, em 15 anos.

O trabalho das concessionárias não se limitou a aumentar a participação na matriz de transporte. Os investimentos contemplaram, também, a implantação de novas tecnologias, treinamento e capacitação de pessoal, campanhas de conscientização da população e prevenção de acidentes. Como resultado, houve uma redução de 74% no índice de acidentes.

Com tudo isso, o governo federal deixou de acumular um prejuízo de R$ 3,8 bilhões, acumulado nos dez anos que antecederam à desestatização, e passou já arrecadou, de 1997 a 2009, R$ 11,7 bilhões, em arrecadação de impostos, concessão e arrendamento e CIDE.

Futuro promissor

O futuro reserva muito trabalho à ANTF e suas Associadas para atingir o conjunto de 12 fatores que integram a Agenda Estratégica para o setor de transporte ferroviário de cargas: Eliminação de Gargalos, Expansão da Malha, Intermodalidade, Tributação, Fornecedores, Competitividade, Meio Ambiente, Tecnologia, Gente, Regulamentação, Segurança e Interlocutores da Inventariança da Extinta RFFSA.

O Governo Federal deseja expandir, até 2020, a malha ferroviária para 40 mil quilômetros. Para isso planeja ações voltadas à interiorização e à integração das ferrovias, criando novas alternativas de movimentação, com conseqüente redução do custo logístico. O objetivo é fazer com que a malha se torne cada vez mais competitiva praticando, ainda, a intermodalidade.

O Brasil é um País com mercado crescente e uma forte vocação exportadora. Nesse cenário, o transporte ferroviário é essencial por sua alta competitividade no transporte de grandes volumes a longas distâncias. Por isso, a ANTF conta com pleno apoio do Poder Público e da sociedade para garantir que as ferrovias exerçam papel de destaque na logística brasileira e trilhem o mesmo caminho de desenvolvimento que o Brasil deve perseguir nas próximas décadas.

Gerente da Transportadora Cantu

Aley Afonso Bertol
Diretor Técnico da ABTI

Talvez as idéias e opiniões expressas nesse texto, sejam muito conhecidas e debatidas por todos os leitores e participantes do transporte internacional, mas, pela primeira vez, teremos a oportunidade e o espaço dentro de uma revista focada e de credibilidade. Estou me referindo à Cenário do Transporte, que possui abrangências nacional e internacional.

Nela poderemos transcrever situações e trocar experiências sobre o nosso segmento.

Analisando as dificuldades que nós transportadores encontramos para importar e exportar serviços ao Mercosul e ao Chile, concluímos que elas continuam sendo, há décadas, a situação e estrutura em que se encontram nossos portos secos.

Com estruturas físicas comprometidas e ultrapassadas, as conferências de carga, pesagens e análises de documentos realizam-se com um atraso enorme, causando demasiados prejuízos aos transportadores, clientes e, consequentemente, ao consumidor final, que paga mais caro pelos produtos, devido às despesas extras de diárias e estadias em fronteiras.

Para o transportador, a dificuldade é ainda maior, como diz o ditado popular: "diárias são muito caras para quem paga e muito baratas para quem recebe". Há uma grande resistência de clientes em absorver os valores de diárias geradas por veículos parados, comprometendo muito o faturamento e o custo benefício dos mesmos.

Em tempos em que os valores de fretes estão defasados, os insumos de manutenção altíssimos e os preços dos veículos novos, absurdos, o transportador tem que focar em muita produtividade, baixo custo de manutenção e auto-atendimento a seus clientes, em especial no item determinante para sua sobrevivência: controle de despesas.

Por estes e outros fatores precisamos de uma atenção especial dos governantes de países participantes do Mercosul, para melhoria nas estruturas dos portos e o cumprimento dos acordos internacionais e bilaterais, tendo uma importância fundamental para o desenvolvimento do transporte e profissionalização do segmento.

Para finalizar, alerto a todos: é ano de eleições no Brasil. É importante que fiquemos atentos às propostas dos candidatos em relação ao nosso setor. Temos uma oportunidade de ouro para dedicar nosso voto a quem realmente intercede e preocupa-se com o Transporte Rodoviário Internacional.

Economia Uruguaianense

O tema Comércio Exterior destacou-se em debate realizado pela Rádio Gaúcha

Por Graciele Santos

O Projeto Gaúcha Debates do Rio Grande, da Rádio Gaúcha, comandado pelo jornalista e apresentador Lasier Martins, aconteceu em Uruguaiana no mês de junho, no Colégio Marista Sant'Anna em Uruguaiana.

As potencialidades, dificuldades e o desenvolvimento de Uruguaiana e região foram os temas abordados no painel de debates, onde participaram o Presidente da Associação Brasileira dos Transportadores Internacionais (ABTI), José Carlos Becker; o Presidente da Associação dos Arrozeiros de Uruguaiana e Barra do Quaraí, Walter Arns; o Diretor Executivo da Agência de Desenvolvimento de Uruguaiana (ADU), Fernando Martins de Menezes e o Economista e Professor de Administração e de Ciências Contábeis da Urcamp, Luiz Carlos Sant'Anna.

"A palavra é desenvolvimento". Assim Lasier iniciou sua explanação a centenas de pessoas que assistiram atentas, às colocações dos painelistas do gaúcha debates.

Disponibilizados dez minutos iniciais para cada um dos debatedores, o presidente da ABTI, José Carlos Becker

relatou sobre o comércio exterior e seus significantes números econômicos para Uruguaiana, região e país.

O Diretor Executivo da Agência de Desenvolvimento de Uruguaiana (ADU), Fernando Martins de Menezes, comentou sobre novos experimentos que estão sendo desenvolvidos em nossa cidade, de maneira que sejamos vistos como produtores de outras variedades de produtos.

Walter Arns, Presidente da Associação dos Arrozeiros de Uruguaiana e Barra do Quaraí, salientou a prosperidade da agropecuária na região, frisando porém, as dificuldades da carga tributária em cima dos principais produtos de consumo do mundo, referindo-se ao arroz e ao feijão.

Por fim, o Economista e Professor de Administração e de Ciências Contábeis da Urcamp, Luiz Carlos Sant'Anna expôs ao público índices do desenvolvimento econômico das camadas representativas da nossa região.

Lasier, após a participação do público presente e conclusão com os painelistas, agradeceu a receptividade dos uruguaianenses. Ressaltou a importância do evento, "debatemos esta noite, as dificuldades e pujanças do município de Uruguaiana e região. Levaremos essas pautas a encontros com candidatos estaduais e federais, esperando com isso, respostas e projeções eficazes", encerrou o jornalista.

Bilateral entre entidades do transporte e governo federal

Representantes do Comércio Exterior criticam a atuação do Governo no setor

Por Graciele Santos

A ABTI – Associação Brasileira de Transportadores Internacionais, juntamente com a vereadora de Uruguaiana, Josefina Soares e com o Sindicato dos Despachantes do RS (SDAERGS), realizaram em maio, na sede do SDAERGS, uma reunião dos representantes dos motoristas, empresários, despachantes, cooperativas e transportadores com o deputado federal, Claudio Diaz (PSDB-RS). O objetivo do encontro foi mostrar ao parlamentar a situação do comércio exterior em Uruguaiana.

Durante a reunião, o presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros (SDAERGS) Lauri Kotz, salientou a importância do modal rodoviário para Uruguaiana, devido à sua localização privilegiada, fazendo fronteira com a Argentina e possuindo o maior porto seco da América Latina. Lauri relata que "temos motivos pontuais para exigir uma maior atenção do Governo Federal em relação à cidade. O comércio exterior em Uruguaiana vem crescendo, e precisamos que o Parlamento ouça e desenvolva maneiras de suprir nossas necessidades".

De acordo com o presidente da ABTI José Carlos Becker, as exigências do setor são pequenas, comparadas com a grandeza e com a geração de verba que ele traz para o país. "Possuímos números reais do montante que o setor produz. Somos uma massa que trabalha na linha do crescimento, porém, não temos ninguém com representatividade suficiente no parlamento que fale por nós".

O deputado Diaz ouviu atentamente todas as solicitações e críticas apresentadas. Colocou-se a disposição para ser um dos representantes em Brasilia, porém, salientou a necessidade de serem cogitados outros deputados, que junto a ele poderão agir em defesa do setor: "Estamos em momento de transição. Precisamos de pessoas que façam com que o Mercosul realmente apareça e desenvolva-se. Só poderemos crescer na medida em que sabemos nossas limitações, e disponho-me a participar e reivindicar por este crescimento junto a Brasília".

Em Uruguaiana, cruzam mais de quinze mil caminhões por mês. Cerca de 80% da arrecadação do município vem do comércio exterior, 15% do INSS e os outros 5%, de outros setores. São centenas de escritórios de despachantes aduaneiros e de transportadoras que fazem do transporte nacional e internacional rodoviário de cargas, um dos modais mais usados no mundo.

Modelos de Logística

Rodrigo Vilaça (ANTF), Otília Gomes (AURA), Miguel Angelo (CRA), José Carlos Becker (ABTI)

Logicom apresenta palestrantes renomados e movimenta estudantes, professores e empresários.

Por Graciele Santos

Quatro palestras com profissionais de renome nacional do ramo de logística marcaram a tarde da 4ª edição do Logicom, realizada no Cinema Rosalina Pandolfo Lisboa, em Uruguaiana. Centenas de jovens e empresários prestigiaram o evento e participaram de rodadas de perguntas, consolidando integração entre os palestrantes e o público.

Os trabalhos da tarde iniciaram com o Consultor de Negócios Internacionais dos Correios, Homero Cruz da Silva, que explicou a funcionalidade da logística de entregas dentro dos Correios. Em seguida, o evento contou com a palestra da Coordenadora do Curso de Comércio Exterior da UNISINOS/RS e especialista em Marketing Internacional, Profª Ms. Rosana Roth.

A especialista em Marketing que, pela segunda vez, participa do evento, comentou que Uruguaiana possui experiência relevante em função da realização do evento por contar com a participação das empresas, das entidades e dos estudantes locais e da região. "Existe uma movimentação e uma expectativa muito grande para este evento, tanto dos participantes, quanto dos organizadores. Sendo Uruguaiana uma cidade que vive o comércio exterior, muito mais do que alguns grandes centros, é gratificante como palestrante ver a evolução do Logicom", relata Rosana.

Após o intervalo de uma hora, os participantes ouviram a palestra do Coordenador Regional de Logística de Cargas da Infraero da Regional Sul, Hilário Welp, que destacou a cidade de Uruguaiana como pólo de movimentação internacional, através de suas grandes empresas logísticas: "Nacionalmente, Uruguaiana é conhecida como mantenedora do maior Porto Seco da América Latina, e isso torna o Logicom um evento importantíssimo para a cidade e para as empresas participantes, que atuam nesse ramo".

Welp comenta ainda que os temas abordados pelos palestrantes, embora de empresas diferentes, possuem o mesmo foco, qual seja a organização da logística dentro das empresas: "Os diversificados modais possuem a visibilidade dos mercados e seus modelos logísticos, e essa é a principal característica da realização deste tipo de evento".

Para encerrar a 4ª edição do Logicom, o Diretor-Executivo da ANTF – Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários, Rodrigo Vilaça, apresentou gráficos detalhados sobre o desenvolvimento das linhas férreas no Brasil.

Vilaça falou da importância de trazer informações de diversos modos de transportes, para dentro de eventos como o Logicom: "Tenho presenciado em alunos, professores e empresários o desejo e o anseio de novas experiências, por isso a necessidade de mostrar o desenvolvimento de outros estados e países, comparando com o nosso desenvolvimento interno".

Segundo Vilaça, é preciso superar expectativas. O Brasil pode vir a tornar-se um país de primeiro mundo, mas para que isso aconteça é necessária a desburocratização. "Para que possamos ter uma competitividade mais elevada e compensar o planejamento de melhoria de infra-estrutura, precisamos trabalhar as regulamentações ambientalista, patrimonial e de segurança", finaliza o profissional.

O Logicom é promovido pela Associação Uruguaianense dos Administradores (Aura) e pelo Conselho Regional de Administradores do Rio Grande do Sul (CRA-RS), com apoio da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI) e Sindicato dos Despachantes Aduaneiros (Sdaergs).

Encontro do SGT-5

Ruta 14 - Internalização da Resolução 65/08 sobre pesos e medidas

Por Sonia Rotondo

A Ruta Nacional 14, ou simplesmente RN 14, é uma rodovia Argentina que une as províncias de Misiones, Corrientes e Entre Rios, numa extensão de 1.127 quilômetros. A fiscalização aplicada na rodovia sobre pesos e dimensões vem desagradando os condutores brasileiros e provocando graves consequências à operação de transporte internacional.

O Brasil reivindica à Argentina a internalização da Resolução 65/08 sobre pesos e dimensões, desde setembro de 2009, a fim de evitar os abusos praticados pelos agentes de fiscalização, principalmente na província de Entre Rios. A legislação argentina tem como altura máxima 4,10m, e com base nesse dispositivo e, também, na legislação daquela Província, os agentes aplicam as multas às empresas brasileiras e exigem o pagamento no ato.

Ocorre que não existe o cumprimento do ATIT – Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, pelos agentes de fiscalização. Em um dos artigos do Acordo, está previsto que a empresa poderá quitar a multa de trânsito depois de um determinado tempo. No caso especifico da Província de Entre Rios, os agentes de fiscalização exigem o pagamento no ato para liberar o veículo, sendo que o condutor não carrega consigo valores considerados para fazer frente a essa exigência.

Dessa forma, o veículo fica retido no acostamento da rodovia e o condutor, a parte mais frágil da relação na operação de transporte, fica em condições subumanas de trabalho, já que não conta com nenhuma infraestrutura, aguardando que a empresa, por meio de seu representante em Buenos Aires, providencie o pagamento da referida multa. Em síntese, os custos dessa fiscalização arbitrária têm sido suportados pelas empresas brasileiras, inclusive, encarecendo o custo do transporte, como se demonstra no exemplo: o valor da multa para cada auto de infração aplicado a um veículo brasileiro, por estar com altura de 4,11 a 4,30m, é de $465 (quatrocentos e sessenta e cinco pesos).

Como mencionado, o representante da empresa efetua o pagamento da multa, no horário bancário, e encaminha o comprovante de pagamento para o posto de fiscalização para liberação do veículo. Mensalmente, cruzam por Uruguaiana e jurisdição da Delegacia da Receita Federal do Brasil em torno de 22.792 caminhões carregados de produtos para importação/exportação. Os veículos sider e baú representam em média 45% dessa frota, ou seja, 10.250 veículos que operam nesse trânsito, atendendo à indústria automobilística, química, alimentos, higiene etc. Ao ingressarem em território argentino são autuados.

A conta que fazemos, para melhor ilustrar o custo que as empresas vêm suportando, é que cada equipamento, na melhor da hipótese, consegue fazer duas viagens completas por mês. Dessa forma, as empresas de transporte brasileiras estão, mensalmente, arcando com um custo de US$ 2.508.552 (dois milhões, quinhentos e oito mil, quinhentos e cinqüenta e dois dólares).

Nos casos em que "existe" a possibilidade de pagamento da multa a posterior, o valor passa para $ 1300. De toda sorte, pagando no mesmo dia ou depois, o veículo fica retido no acostamento da "rodovia da integração", tendo sua diária de US$ 350. Em suma, fazer transporte entre os dois países – Brasil/Argentina –, para o transportador brasileiro é extremamente difícil.

Sônia Rotondo é bacharela em Direito e assessora técnica de Transporte Internacional e Multimodal da NTC&Logística e da COMTRIN - Comissão Permanente de Transporte Internacional.

PÁGINA INTEIRA
ANÚNCIO EADI SUL

Especial

A Intermodal 2010 entrou para a história, e em 2011 pretende surpreender ainda mais

Por Graciele Santos

"A maior Intermodal da história". Esta foi a expressão mais ouvida nos corredores da feira, tanto os organizadores, quanto os participantes foram unânimes em afirmar isto.

Em sua 16ª edição, a Intermodal aconteceu nos dias 6, 7 e 8 de abril, no Transamérica Expo Center em São Paulo. A feira atingiu todas as expectativas, foram 500 expositores e cerca de 43.629 visitantes.

A abertura da feira ocorreu no dia 6 de abril, e contou com a presença do Ministro da Secretaria de Portos da Presidência da República, Pedro Britto, que enfatizou o sucesso da Intermodal: "esta feira tornou-se um verdadeiro fórum gigante, para discutir problemas e negócios de todos os modais".

O evento contou com importantes nomes nacionais e internacionais como: o ministro de Estado dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, o ministro da Secretaria de Portos da Presidência da República, Pedro Brito, o vice-presidente da FIESP, Saturnino Sérgio da Silva, o secretário de Política Nacional dos Transportes, Marcelo Perrupato, o ministro de Transporte, Obras Públicas e Manejo da Água do Reino dos Países Baixos, Camiel Eurlings, o secretário de Estado da Alemanha do Ministério Federal de Transportes, Construções e Desenvolvimento Urbano, Rainer Bomba e o diretor do Departamento de Operações de Comércio Exterior (DECEX), Luiz Fernando Antônio.

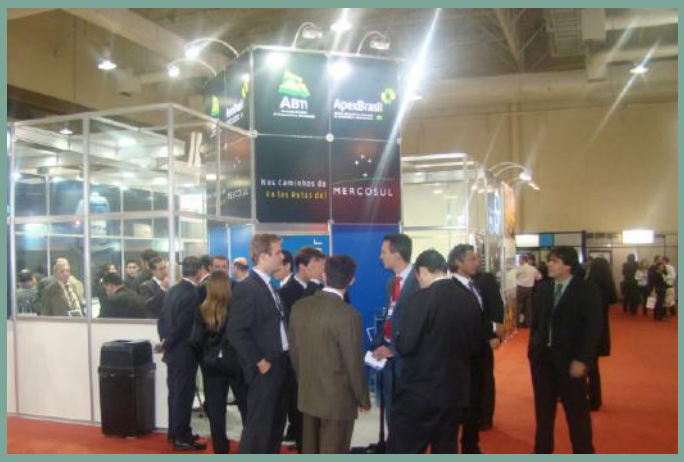
A ABTI – Associação Brasileira de Transportadores Internacionais e Apex-Brasil receberam em seu estande, durante os três dias de feira, mais de 800 pessoas, entre participantes da rodada de negócios, associados e visitantes.

Foto Cristiano Guerra

Os associados da ABTI contaram com uma espetacular estrutura, onde puderam se reunir com seus clientes e parceiros, realizando inúmeros contatos comerciais.

A diretoria da ABTI e da Apex-Brasil esteve presente durante todo o evento, participando das programações pré agendadas, como reuniões e encontros.

Os números refletem a importância da Intermodal. Quer seja pela troca de experiência, quer pelo aumento da rede de contatos, o evento garante às empresas – expositoras ou visitantes – a possibilidade de novos caminhos, novas parcerias e novos negócios.



Reuniões

Duas importantes reuniões ocorreram durante a realização da Intermodal South America em São Paulo.

No dia 7 de abril, na Veloce Logística, reuniram-se Diretores da ABTI, seguindo sempre a linha de trabalho que a ABTI vem implantando, focando os problemas do Transporte Internacional. Na reunião, foram discutidos os principais assuntos que afetam o Comércio Exterior, dentro e fora dos Portos.

Estiveram presentes o Presidente da ABTI, José Carlos Becker, o Vice-presidente Francisco Cardoso, os Diretores, Ruy Galvão, José Cadinaños, Aley Bertol, Jorge Lanzanova e Paulo Roberto de Souza, o assessor jurídico Walter Veppo, o gerente executivo, Guilherme Boger e a assessora de comunicação Graciele Santos.

No dia 8 de abril, na NTC&logística, a reunião da COMTRIN (Comissão Permanente de Transportes Internacional), reuniu as diretorias e associados de entidades e órgãos governamentais.

A resolução GMC 65/08 – Pesos e Dimensões, foi o primeiro assunto tratado na mesa de trabalhos, seguida do relato da reunião do Art.16 – ATITI; da Proposta de alteração do Art.13 do ATIT – Seguros; do Transporte Internacional bilateral – Brasil/Bolívia; e assuntos gerais.

Participaram da reunião, Sr. Ademir Pozzani - Coord. da Comissão Permanente de Transporte Internacional, Francisco Luiz Costa – Coordenador Nacional do SGT-5 – Transportes – Mercosul, Noboru Ofugi – Superintendente de Serviços de Transporte de Cargas – ANTT, Marcos Antonio L. Neves – ANTT, Jose Carlos Almeida – CNSEG – Confederação Nacional de Seguros, Jose Carlos Becker – Presidente ABTI – Assoc.Brasileira de Transportes Internacionais, Abel M. Pare – Presidente CTTI – Câmara Temática Transporte Internacional, Jose Carlos Cadiñanos – Ttamgo Internacional, Vicente Aparício y Moncho – Alamos Logística, Djalma Pereira – Alamos Logística, Ed Carlos Silva – Transportadora Falcão, Mario Bueno – Onda Transportes, Alexandre dos Reis – Expresso El Aguilucho, Flavio Prada – Servint, Aley Bertol – Cantu, Nicanor Comas – Tegma, Luis Carlos Moscardini – Magna, Luiz A. Borghetti – Borg Express, Fernando Marques – AvanceLog, Manuel Garcia – Transnet, Jorge Laneanova – Atrohol, Guilherme Borger – ABTI, Sônia Rotondo – Assessora Técnica – NTC&Logística/COMTRIN, Gisele Pacheco – Transmil, Anderson Trindade – ABTI, Graciele Santos – ABTI, Walter Veppo – ABTI.

Opiniões

A Cenário do Transporte coletou algumas opiniões de associados que participaram da Intermodal

Por Graciele Santos

Durante a feira, foram realizadas algumas entrevistas com alguns associados da entidade que estavam participando do evento através de estandes.
Os associados da ABTI tiveram a oportunidade de expressar suas expectativas para com o evento e com o setor de Transportes, oportunidade esta, que a ABTI dispõe por ser uma entidade presente também em eventos como a Intermodal.

Nome: Fabio Bermudes
Empresa: Tito Global Trade Services
Segmento: Agenciamento de frete e aduaneiro

01 Há quanto tempo a Tito participa da Intermodal e qual a importância desta participação?

Há 10 anos participamos da Intermodal. É um momento especial onde encontramos com nossos clientes ou pelo menos a maioria deles, em um ambiente mais descontraído e menos formal. É a busca de novas oportunidades de

02 Existe a geração de negócios na Intermodal ou apenas tornou-se uma representatividade?

Existe o fechamento de negócios, inclusive alguns dos nossos principais contratos, são renovados dentro da feira. Já tivemos empresas novas no ramo de petróleo e no químico, que conhecemos na feira e fechamos contrato logo em seguida.

03 Referente ao momento "crise", em 2009, qual sua mensagem?

A crise chegou para todos, óbvio que, alguns setores sofreram mais com isso do que outros, e aTito estava presente num desses setores que foi o locomotivo. Então, isso demandou algumas ações internas em busca de novos segmentos através de um trabalho especial em nossa área comercial. Tivemos êxito em nossas ações e, no final de 2009, já não existia mais a crise.

04 Quais as perspectivas da Tito para 2010?

A Tito montou um orçamento de crescimento, e já tivemos neste primeiro trimestre uma prévia do que será 2010, com um crescimento de 30% acima do que era esperado. Podemos esperar muito deste ano.

05 Na sua opinião, qual o significado da ABTI, e que importância ela tem?

A ABTI é uma entidade que representa as transportadoras, mesmo a Tito sendo um agente de cargas, somos associados, porque achamos importante o posicionamento da entidade perante os órgãos governamentais, buscando sempre melhorias para o setor e obtendo bons resultados.

Nome: Paulo Cesar Maia de Oliveira
Empresa: PM Despachos Aduaneiros e Representações Ltda
Segmento: Despachos Aduaneiros, Representação de Empresas de Transportes e Logística de Cargas

01 Quais os pontos positivos em participar da Intermodal?

Tornou-se importantíssimo para a PM participar da Intermodal. Faz a diferença não somente termos o setor comercial dentro da feira e sim a equipe completa, levando em conta que São Paulo possui grandes decisões referentes ao setor do Comércio Exterior.negócios.

02 O setor do transporte já superou a crise de 2009?

Temos que ser otimistas e buscar soluções para os problemas. A crise foi um fator que aconteceu no mundo inteiro, porém, novos negócios estão surgindo, talvez com um pouco mais de dificuldades, mas temos que estar preparados para buscá-los. A equipe comercial deve estar em sintonia com o mercado e vencer esses momentos atípicos.

03 Qual a estratégia da PM para 2010?

A PM vem num crescimento constante. São 15 anos de atividade com 70 colaboradores, distribuídos em Uruguaiana, São Borja, Itajaí e São Franscisco. Conforme nossa realidade, executamos um trabalho focado, com os pés no chão, fazendo com que as coisas aconteçam. Traçamos metas e procuramos além de alcançá-las, superá-las, visando junto a isso, o crescimento profissional de cada colaborador.

Nome: Nivaldo Tuba
Empresa: Grupo Columbia – EadiSul
Segmento: Logístico Aduaneiro
Tempo de Atuação: na região sul 15 anos e específico nas fronteiras há 8 anos

01 Qual a importância da participação da Columbia na Intermodal?

Sem dúvida, a intermodal é o maior evento de logística da América do Sul. A Columbia pela sua representatividade Nacional acaba se tornando fundamental a presença de nossa empresa num evento deste porte. Encontramos aqui nossos parceiros, nossos clientes, fornecedores e amigos, trazendo aos visitantes da feira a vanguarda da tecnologia de logística, é um ponto de desenvolvimento do mercado logístico nacional.

02 Este ano houve o lançamento da nova marca da Columbia, após tantos anos, porque a necessidade desta mudança?

Apesar dos 68 anos de vida da Columbia no Brasil existem mudanças a serem realizadas. Depois de muito estudo e muito desenvolvimento, nós queríamos mostrar uma nova atitude ao mercado, com simplicidade e objetividade, buscando o envolvimento com o nosso cliente. Rejuvenescer a marca foi um avanço tecnológico que significa a nova cara do grupo.

03 Conhecendo o trabalho da ABTI, o que gostaria de comentar?

Logo que o grupo foi a Uruguaiana e conheceu a ABTI, associamo-nos a ela. Somos incentivadores, pois entendemos que é uma entidade que visa modernizar o transporte internacional e defender os interesses dos transportadores. Consideramos fundamental a presença da ABTI neste evento e ficamos felizes quando soubemos de sua participação pelo quinto ano consecutivo.

Nome: Antonio da Rocha
Empresa: Grupo Columbia – EadiSul
Segmento: Logístico Aduaneiro
Tempo de Atuação: na região sul há 15 anos e específico nas fronteiras há 8 anos

01 Há quanto tempo a Columbia participa da Intermodal e qual a importância desta participação?

Há 15 anos participamos desta feira. Tornou-se de grande importância essa participação, porque além da fixação da marca, da divulgação do nome, é uma oportunidade de se fazer uma prospecção de novos negócios. Estar presente para receber os clientes, discutir as alternativas, principalmente nessa retomada pós crise.

02 Qual a perspectiva de negócios dentro da Intermodal?

No segmento da Logística, os grandes negócios começam através da elaboração de um Projeto, onde a maioria das vezes você apresenta para seu cliente uma solução logística. Então o contato inicia aqui dentro, continuando até a finalização e fechamento do negócio.

03 Qual a novidade que o grupo trouxe este ano?

Todos os anos apresentamos algo novo. Este ano tivemos o lançamento da nova marca Columbia, com novo designer, propositalmente dentro da feira, para que possamos alcançar maior público.

04 Por que a necessidade de renovar a logomarca?

Porque assim como no mundo da tecnologia, o da Logística possui uma evolução constante, e a marca de uma empresa tem que estar sempre presente, representando-a em todo e qualquer lugar.

05 Referente à primeira crise mundial do século 21 em 2009, para a Columbia, ela passou, prossegue ou não existiu?

A crise de 2009 não chegou a atingir o grupo, pois já nos primeiros indícios e alertas de crise, começamos a nos preparar com uma série de ações de estruturação, busca de novos mercados, e com isso acabamos não sofrendo grandes impactos. Dentro do segmento como um todo, acredito que já tenha sido superada. Ano passado houve um crescimento de 8% de negócios e, este ano, a expectativa é de 10% de crescimento.

REALIZE SEUS SONHOS.
Consórcio de caminhões e tratores do SICREDI.

Gente que coopera cresce

SICREDI
www.sicredi.com.br

Serviços ao Cidadão Banco Central do Brasil - Denúncias e Reclamações: 0800 979 2345 - www.bcb.gov.br. Imagens meramente ilustrativas.
Ouvidoria SICREDI - 0800 646 2519.

Mural

INTERMODAL SOUTH AMERICA

Abril/2010

Monica Tomazzeti / Brasil Porto

Rubem e Vera Almeida
Ruver Transportes Internacionais

Jorge Lanzanova, Francisco Gomes, Noboru Ofugi, Marcos Neves, Luis Borghetti, Aley Bertol e José Cadiñanos

Evaldo Silva, Wagner Paes, José Carlos Becker e Pércio Grecco

Equipe PM Despachos

Equipe da ABTI

Adrian Cantelli , Guilherme Boger, Fernando Ballester e Guillermo Scanavino

Especial INTERMODAL 2010

Pesquisa no setor logístico

Panorama atual da logística no Brasil revela números importantes

Por Assessoria de Comunicação da Aslog

Recente pesquisa realizada pela Associação Brasileira de Logística – ASLOG teve como um dos objetivos conhecer a opinião das empresas usuárias dos serviços logísticos oferecidos ao mercado brasileiro, além de identificar motivações, oportunidades e dificuldades envolvidas no processo de seleção, avaliação, contratação e performance das empresas prestadoras de serviços logísticos.

O segundo foco foi mapear as principais informações a respeito da remuneração dos profissionais do segmento logístico no Brasil. É importante salientar que a participação das empresas dispostas a compartilhar suas informações com as demais companhias envolvidas na enquete cresceu 56,5% em relação a 2009.

Dados de maior relevo levantados com a pesquisa (referente ao mercado):

- Dois terços das empresas de logística do Brasil respondem por R$ 100 milhões em faturamento mensal;
- 37% do custo logístico das empresas brasileiras possuem custo logístico que varia entre 2% a 5% do seu faturamento;
- 25% do custo logístico das empresas brasileiras apresentam custo logístico que varia entre 5% a 8% do seu faturamento;
- 41% das empresas participantes da pesquisa adotam a terceirização logística parcial, com enfoque voltado para transportes;
- 70% dos pesquisados informaram que a contratação de serviço terceirizado de logística é realizado pela diretoria da empresa;
- 87% dos participantes afirmaram que o preço é um critério importante na escolha de um parceiro logístico/transporte;
- Dois terços das empresas pesquisadas afirmaram que a experiência e/ou atuação no segmento é um critério importante na escolha do seu parceiro em logística ou transporte;
- 44% dos pesquisados afirmaram que a utilização de ferramentas de tecnologia é um critério importante na escolha do seu parceiro em logística ou transporte;
- 30% afirmaram que as informações ou histórico de desempenho é um critério importante na escolha do seu parceiro em logística ou transporte.

Valores de salários para os profissionais da área de logística:

Função	Informado	Praticado	Δ %
Ajudante Geral	R$ 583,15	R$ 354,53	-64,5
Assistente Administrativo	R$ 1.448,99	R$ 1.392,33	-4,1
Auxiliar Administrativo	R$ 995,87	R$ 990,43	-0,5
Auxiliar de Estoque	R$ 635,08	R$ 599,98	-5,9
Auxiliar de Inventário	R$ 1.459,00	R$ 1.374,40	-6,2
Conferente	R$ 853,27	R$ 839,35	-1,7
Coordenador de Armazém e Distribuição	R$ 2.635,18	R$ 2.964,57	11,1
Coordenador de Qualidade	R$ 4.597,00	R$ 6.148,65	25,2
Coordenador Operacional	R$ 3.367,21	R$ 2.957,15	-13,9
Diretor de Operações	R$ 12.930,71	R$ 7.576,80	-70,7
Encarregado de Pátio	R$ 1.586,25	R$ 1.448,62	-9,5
Encarregado Operacional	R$ 1.810,57	R$ 1.193,73	-51,7
Líder Operacional	R$ 1.923,44	R$ 1.964,79	2,1
Motorista Carreteiro	R$ 1.375,17	R$ 1.110,06	-23,9
Motorista Truck	R$ 887,18	R$ 1.013,05	12,4
Operador de Empilhadeiras	R$ 947,15	R$ 1.007,86	6
Supervisor Operacional	R$ 4.207,60	R$ 3.316,05	-26,9
Técnico de Qualidade	R$ 1.472,47	R$ 1.774,56	17

Para ter ler as pesquisas completas acesse:
Mercado: http://www.slideshare.net/secret/35r9pif74zaXcK
Profissionais da área: http://www.slideshare.net/secret/1A8hcm0RTzC4E3

Mercedes-Benz na região centro-oeste e noroeste do RS

Os caminhões transitam em todo o mundo e a Veísa Veículos faz parte desta evolução

Por Graciele Santos

Em 1886, Gottlieb Daimler e Karl Benz apresentaram ao mundo os primeiros veículos movidos por motor de combustão interna, operando, com isso, uma autêntica revolução na história dos transportes.

As ferrovias, já com cerca de meio século de existência, dominavam a cena do transporte de carga a médias e longas distâncias.

Para as distribuições no varejo, a partir das estações, recorria-se aos veículos de tração animal. Uma estrutura bem adaptada aos padrões e necessidades da época. Nessa situação de relativo imobilismo no transporte de carga, que perduraria ainda por diversos anos, nasceu, sem grande alarde, o caminhão. Prático. Eficiente. Absolutamente inovador.

A Mercedes-Benz empresa mundialmente conhecida na área de veículos de carga e passageiros, graças aos esforços de Alfred Jurizdcowsky, instalou-se no Brasil. Seus primeiros caminhões datam de 1957, com grande percentual importado. Mas, aos poucos, esse caminhão foi se impondo, mercê de inegáveis qualidades e – principalmente – devido ao alto padrão de assistência técnica de que sempre desfrutou.

O grupo JMT (José Moacir Teixeira), atua nos segmentos de caminhões através da marca Mercedes-Benz, concessionárias Veísa. Também nas linhas aéreas NHT e no Transporte, Turismo e Encomendas, através da empresa Planalto.

A Veísa Veículos foi fundada em 22 de outubro de 1984 e, atualmente, é presidida pelo Sr. Álvaro de Mello Sant'Anna, diretor executivo.

A empresa, que representa com exclusividade a marca Mercedes-Benz na região centro-oeste e noroeste do estado, destaca-se nos segmentos de caminhões (leves, médios, pesados, semi-pesados e extra-pesados); chassi de ônibus (micros, 4x2, 6x2), e a linha de comerciais Sprinter (chassi, furgão e vans); peças e serviços com exclusividade da marca Mercedes-Benz. Com espírito empreendedor, possui sua marca consagrada na sua região de operação, a partir de suas sedes de Santa Maria, Entre-Ijuis, Passo Fundo e Ijuí.

Preocupada com o desenvolvimento social e comunitário das cidades em que atua, criou, em 2006, na concessionária de Passo Fundo o projeto "Veísa Solidária", com o objetivo de unir clientes e empresa em prol de uma causa: ajudar entidades assistenciais.

Mais de vinte instituições já foram beneficiadas com o projeto. E, em 2007, a Veísa Veículos obteve o 2º lugar no projeto nacional, "Grandes Idéias Valem Ouro" da Mercedes-Benz.

Em março de 2008, a Associação Comercial e Industrial de Santo Ângelo, durante Sessão Solene do Legislativo, entregou o prêmio Mérito Empresarial 2008 à Veísa Missões na categoria Responsabilidade Social pelo desenvolvimento do projeto Veísa Solidária.

Segundo Álvaro Sant'Anna, Diretor Executivo, "o sucesso da Veísa está baseado em três fatores principais: venda de produtos de reconhecida qualidade, colaboradores experientes, qualificados e dedicados, e a atenção constante ao seu mercado com busca permanente por melhorias e inovações".

A empresa conta hoje, no seu quadro de colaboradores, com cento e noventa e um funcionários. Pedro comenta que é fascinante trabalhar com pessoas que crescem junto com a empresa, "somos um grupo coeso, com qualidade e determinação. Assim crescemos como equipe e conseguimos atender às necessidades do mercado".

"O sucesso de uma empresa está em compreender as necessidades de seus clientes e capacitar-se para oferecer soluções que os atendam", diz Pedro Teixeira.

30 anos de história

Jorge Lanzanova diretor da Athrol, relata o crescimento e êxito de sua empresa

Por Assessoria da Athrol

As atividades da ATRHOL iniciaram, na década de 70, através da necessidade da empresa SLC - Schneider Logemann Cia Ltda, hoje John Deere, no município de Horizontina/RS, em transportar implementos agrícolas fabricados por ela mesma.

Os motoristas e proprietários dos caminhões, que trabalhavam na empresa, resolveram se organizar de melhor forma a atender seus clientes, formando-se assim a Associação de Transportadores Rodoviários de Cargas de Horizontina, em outubro de 1978.

A empresa foi se adaptando às exigências do mercado e, em 1998, constituiu-se limitada, sofrendo em 2004 algumas alterações estruturais.

Nos dias atuais, conta com 250 veículos, atuando no ramo de transportes e agenciamento de cargas convencionais e especiais dentro do território nacional e nos paises da Argentina, Paraguai, Uruguai, Peru, Bolívia e Chile.

É conceituada no ramo em que atua. Possui três filiais e uma matriz, com frota muito bem equipada, profissionais treinados e capacitados. Vem buscando cada vez mais oportunidades e, junto delas, uma constante manutenção e melhoramento da qualidade de seus serviços para oferecer aos seus clientes através de soluções inteligentes em transportes.

Eis um demonstrativo de seus números:

- 250 veículos
- 64 colaboradores
- 31 anos atuando no mercado

Relatos de Funcionários

Jaqueline – Matriz Horizontina/RS – Supervisora Administrativa/Financeira

Comecei a trabalhar na empresa em julho de 2004 quando existia apenas a matriz no município de Horizontina/RS. Mudanças que pude vivenciar foi quanto à atualização crescente na área de TI, melhorando sistemas, controles e integrando todas as unidades, diminuindo a distância entre as filiais. É uma ótima empresa, procura oferecer novas oportunidades para os profissionais que nela atuam. Me orgulho em poder colaborar com a empresa e vendo-a crescer disparado, cada vez mais.

Dalva – Filial 2 Montenegro/RS _ Supervisora Administrativa

Sei que o que direi, já se tornou um bordão de RH, mas na ATRHOL, as pessoas são de fato, o mais importante ativo da empresa, e isso sai do papel e é aplicado na prática. Como colaboradora, me sinto motivada e instigada a assumir novos desafios. Essa é, na verdade, a postura de uma organização de elevado padrão ético e que sabe que o sucesso da empresa é diretamente proporcional ao crescimento profissional de seu colaborador.

Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e)?

Evite a correria e as preocupações de última hora, faça com quem é especialista no assunto!

O Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e) já é uma realidade no Brasil e a Datamex Tecnologia, empresa especializada em sistemas de gestão para empresas de logística, disponibiliza um Software que atende a todos os requisitos estabelecidos pela Legislação Nacional, agiliza o dia-a-dia das Transportadoras e resulta em grande redução de custos com impressão.

Algumas características e recursos do produto:

- Acesso on-line via web
- Armazenamento seguro do Certificado Digital e CT-e
- Controla todos os trâmites de emissão de CT-e junto as SEFAZ
- Envio automatizado dos arquivos do CT-e por email
- Impressão e envio por email do arquivo do DACTE
- Disponibilização on-line dos CT-e emitidos, conforme estabelecido na legislação vigente
- Possibilidade de integração com os sistemas ERP e TMS do cliente

Outros Softwares da Datamex

- Gestão de Transporte Rodoviário (TMS com suporte a emissão de CT-e)
- Gestão de Frotas e Manutenção (CMMS)
- Gestão Financeira (com suporte a emissão de NF-e)
- Gestão de Logística e Comércio Exterior (Terminais e Agenciamento)
- Controle de Estoque e Armazenagem (WMS)
- Gestão de Projetos e Processos
- Orçamentos e Ordens de Serviço
- Controle de Compras e Cotações
- Gestão de Relacionamento com o Cliente (CRM / SFA)
- Aplicações móveis com acesso via celular e coletores de dados

Datamex Tecnologia da Informação
Rio Grande: +55 53 3035.1100
Porto Alegre: +55 51 4063.8343
São Paulo: +55 11 4063.8395
datamex@datamex.com.br

datamex
www.datamex.com.br

Crescimento do Comércio Exterior

A cidade de São Borja está preparada pra receber empresas do setor transportista

Por Graciele Santos

São Borja é historicamente conhecida como Terra dos Presidentes. Faz fronteira com Santo Tomé na Argentina e agrega à sua popularidade um novo título - Coração do Mercosul.

Em 1997, foi inaugurada a ponte de Integração entre as cidades de São Borja e Santo Tomé, a primeira parceria entre países e iniciativa privada na América do Sul e a primeira concessão binacional feita no Mercosul: o Centro Unificado de Fronteira do Mercosul (CUF), administrado pela concessionária Mercovia.

O Prefeito de São Borja, Mariovane Weis, contou a Cenário do Transporte como o Governo Municipal está administrando a ascensão do Comércio Exterior em São Borja.

Eis a entrevista:

Cenário: Como está a relação do Governo Municipal junto ao setor de transporte na cidade?

Prefeito: O transporte na cidade está em momento de crescimento, de desenvolvimento. O município desde a inauguração do Centro Unificado de Fronteira (CUF) concedeu incentivos fiscais e oportunidades para novos empreendimentos, tanto do próprio CUF, quanto de empresas que queiram se instalar em São Borja.

Cenário: Em relação ao Programa de Aceleração de Crescimento (PAC), existe alguma previsão de verba para a cidade de São Borja dentro do setor de Transportes?

Prefeito: Até o momento a grande obra prevista pelo PAC, que beneficiará toda a região é a construção da Usina Hidrelétrica de Garabi, com investimentos por volta de dois bilhões. A provável continuação da BR 472, ligando São Borja a Porto Xavier, seria uma das propostas do PAC, focando o setor transportista, mas não é nada muito certo, pois o traçado da estrada ainda é somente um pré-projeto.

Cenário: O que é a Plataforma Logística?

Prefeito: Trata-se de um pré-projeto Municipal. A Plataforma Logística localizar-se-á próxima ao rio Uruguai e possuirá cerca de 56 hectares. Está sendo projetada uma infraestrutura de apoio, para que sejam construídos Centros Logísticos e de Distribuição, onde as empresas do transporte que quiserem se estabelecer em São Borja possuam um local de fácil acesso para seus clientes e estrategicamente próximo ao CUF.

Cenário: Está existindo um grande aumento do fluxo de caminhões e de empresas transportadoras na cidade de São Borja. Como está a infraestrutura da cidade para recepcionar essas empresas?

Prefeito: A cidade possui amplo espaço físico para novas construções, principalmente nas imediações da ponte. São terrenos do município que estão disponíveis para novos empreendedores do setor de transporte.

Em suma, esta entrevista realizada no mês de maio do corrente ano, demonstra toda a pujança e o desenvolvimento que podem ocorrer entre os poderes público e privado.

Nova estrutura no Porto Seco de São Borja

Mercovia investe em infraestrutura e amplia o pátio do CUF

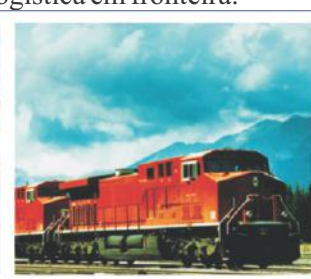
Por Josefina Maseras - Mercovia

A quantidade de caminhões que utilizam o Centro Unificado de Fronteira (CUF), no Porto Seco de São Borja, cresceu 50% em relação a 2009 e mais de 20% em relação a 2008, ano que havia entrado para a história, chegando a cruzar 70.837 caminhões.

A MERCOVIA S.A., com a idéia de manter suas vantagens competitivas, decidiu acompanhar este crescimento com investimentos que permitam manter a qualidade de seus serviços para seus usuários.

Teve início a ampliação do Pátio Carreteiro Aduaneiro, o qual em uma primeira etapa, próxima a ser concluída, aumentará sua capacidade em 20.000 m2, o que permitirá acrescentar 100 boxes. Conforme o projeto de obras, a MERCOVIA realizará em uma segunda etapa, a construção de mais 150 boxes em uma área de 25.600 m2, tornando-se assim, o Pátio Carreteiro Aduaneiro de maior capacidade na região.

Com estas importantes obras está previsto garantir o ingresso imediato ao Pátio Aduaneiro das cargas que chegam à fronteira com sua disposição correta nos lugares apropriados para que tenham a segurança necessária. Desta maneira, os Operadores de Comércio Exterior poderão aperfeiçoar sua logística em fronteira.



A Confederação Nacional do Transporte representa mais de 50 mil empresas e 1,9 milhão de caminhoneiros e taxistas que transportam, de Norte a Sul, as riquezas, alimentos, tecnologias, matérias primas, vidas e emoções do Brasil.

CNT | Confederação Nacional do Transporte
www.cnt.org.br | 0800 728 2891

O Mercosul ainda é importante?

Por Marcelo Coutinho

Criado em 1991, o Mercado Comum do Sul cumpriu papel muito importante de integração regional, expandindo extraordinariamente o fluxo de comércio entre os países membros.

Hoje, contudo, vive uma longa paralisia, acompanhada por alguns retrocessos na liberalização comercial que levantam dúvidas sobre seu futuro e a capacidade do bloco de disputar espaços com os concorrentes mundiais, sobretudo a China.

Entre outros aspectos, o Mercosul foi concebido como uma forma de enfrentar o forte processo de globalização em andamento desde os anos 70. Em apenas duas décadas, entre 1990 e 2010, assistimos à criação de mais de mil arranjos regionais em variados continentes. Passamos a viver num verdadeiro mundo de regiões.

Tal fenômeno mostrou como nunca que a política internacional é, antes de tudo, uma política regional, onde são encontradas as origens e as soluções de boa parte dos desafios do mundo contemporâneo.

No caso do comércio internacional, a formação de blocos econômicos foi interpretada ora como um movimento protecionista, ora como um processo complementar da globalização.

As vertentes mais liberais chegaram a argumentar que o Mercosul seria uma etapa da liberalização do comércio, isto é, uma forma preliminar de abrir ao mundo as economias sul-americanas, em particular o Brasil. Erroneamente, o Mercosul também foi visto como um organismo apenas "neoliberal", compreendido no contexto das reformas estruturais em direção ao mercado.

O regionalismo aberto era percebido pelas forças mais à esquerda como um modelo essencialmente comercialista, sem preocupação com as populações locais. Ainda que isso seja parcialmente verdadeiro, o fato é que os governos de esquerda, uma vez no poder, ignoraram a importância do bloco para a institucionalização do Cone Sul e o seu real desenvolvimento.

Eufóricos com o crescimento em 2010, a maioria dos analistas sustenta que o Brasil teria agora quase todas as condições macroeconômicas para um grande salto. Faltaria resolver o problema do déficit externo para que não diminua sua atividade econômica nos próximos anos.

A deterioração da qualidade de nossas exportações e o acúmulo dos déficits em transações correntes viraram sérios obstáculos. Este ano o Banco Central calcula uma fenda superior a US$ 50 bilhões nas contas externas, recorde resultante de uma balança comercial quebrada.

Há poucos casos em que um país tenha conseguido realmente oferecer qualidade de vida à sua população exportando só commodities. A Austrália é lembrada geralmente como exemplo de sucesso.

Mas por suas especificidades o país da Oceania não é uma boa comparação com o Brasil. Embora de tamanho territorial compatível, aquele país tem menos de um sexto da nossa população e está próximo dos emergentes industriais da Ásia.

Se no curto prazo o saldo externo negativo é facilmente superado pelas reservas internacionais já acumuladas, no médio e longo prazos percebe-se uma inquietação crescente com o balanço de pagamentos do Brasil, entre outros motivos, porque ele já criou grandes turbulências no passado.

Temos um histórico de desequilíbrios estruturais e de desconfiança dos investidores, que mais de uma vez já nos desviaram da rota do crescimento.

A experiência varia, mas o enredo é quase sempre o mesmo. Por uma razão ou outra, as importações começam a pesar mais que as exportações e, assim, começamos a compensar o déficit comercial com os fluxos financeiros até a saturação.

Antes que o mecanismo de mercado espontâneo inverta a distorção cambial, ampliando exportações e diminuindo importações com base nos diferenciais de inflação interna e externa, nosso crescimento é interrompido.

No contexto de estabilidade de preços, controle inflacionário, entrada de capitais externos, crescimento da produção e do consumo, restaria ainda perseguir uma balança comercial mais favorável.

Em tal cenário, o Mercosul tornou-se ainda mais importante para o desenvolvimento brasileiro, porque não só cativa os mercados da região para nossos produtos com maior valor agregado, como também poderia ampliar a escala da indústria regional, deixando-a mais competitiva.

O Mercosul tem pouca importância para o comércio internacional, mas pode criar áreas novas de ingresso no

mercado externo, desde que se constitua num polo de exportação manufatureira.

Embora as desonerações, a queda dos juros e a desvalorização cambial venham a colaborar, uma política de comércio exterior bem-sucedida no mundo globalizado não deveria prescindir do regionalismo, secundado por outros acordos de livre-comércio.

Não se vê outra forma de evitar a "recomoditização" de nossas exportações, preservando a diversidade e a produtividade da economia do País, sem um organismo regional que integre efetivamente as cadeias produtivas, como os asiáticos fazem há anos, e não necessitando de uma tarifa externa comum para isso.

O Mercosul oferece um arcabouço institucional e alguma confiança mútua entre seus integrantes necessários para fazer dele um pacto industrial capaz de reposicionar a região nas relações econômicas internacionais.

Mas faltam as lideranças para iniciar esse processo de reformas que revigorem e readaptem o organismo ao cenário de hoje.

O sinal amarelo foi aceso no ano passado, tornou-se ainda mais claro com a crise grega e está diretamente relacionado à queda significativa das nossas exportações de manufaturados, que demoram a se recuperar, mesmo depois do reaquecimento da economia.

A China vem ocupando parte do nosso espaço em praticamente todo o Hemisfério Ocidental e acabou se transformando numa das principais parcerias da América do Sul, a quem vende produtos industriais e compra mercadorias não intensivas em tecnologia e emprego.

Não só a China, mas a Índia também já nos ultrapassou no comércio internacional. Mesmo com as suas limitações, a integração no Mercosul ainda é a melhor forma de enfrentarmos esse desafio.

Marcelo Coutinho é professor de relações internacionais da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)

A.T.I.T

Comentários ao processo de apreensão do veículo como forma de garantia previsto no A.T.I.T

Por Walter Veppo

Um dos grandes dilemas que se instaurou com a criação e incorporação do Acordo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT) em 1990, foi que o mesmo prevê o veiculo como única forma de garantia dos tributos.

Na verdade o Código Aduaneiro Argentino por exemplo, afirma que no regime de trânsito o importador pode efetuar a garantia, todavia, isso não ocorre na prática porque o importador não tem porque se responsabilizar antes de receber a mercadoria, logo recai para o transportador a responsabilidade.

Dentro desse fundamento, ou seja, do veículo como única forma de garantia a Lei Aduaneira Argentina estabeleceu no rito processual administrativo aduaneiro que caso ocorra furto ou roubo no ingresso de mercadorias, o transportador deverá em quarenta e oito horas apresentar a Multinota junto a Aduana Argentina com a respectiva ocorrência policial declarando o fato.

Em face da referida informação a Aduana Argentina efetuará mais tarde a notificação exigindo tributos do transportador. Sendo a empresa estrangeira a intimação ocorrerá junto ao agente de transporte representante da empresa.

É oportuno destacar que a legislação daquele país prevê o prazo de dez dias para que o interessado efetue sua defesa e a mesma deverá ser acompanhada com uma garantia, ressalvado os casos de sinistro decorrente de incêndio ou outros acidentes que resultaram na perda das mercadorias.

Um problema relevante é que se a empresa não efetuar a defesa junto a Aduana, ou efetuá-la sem garantia, bem como ainda se após a questão subir para o Tribunal Fiscal e o transportador não obter resultado favorável neste órgão, o veiculo ficará apreendido, ou os próximos que ingressarem serão apreendidos como forma de ressarcir o erário estrangeiro dos valores em debate.

O rito processual administrativo tributário, aduaneiro e judicial brasileiro não admitiram o veiculo como única forma de garantia, sendo que na prática os procedimentos são decorrentes da seara tributária.

No Brasil quando ocorre um sinistro originário de roubo, furto, incêndio ou outro, a fiscalização aduaneira vai efetuar mais tarde o auto de infração, o qual o transportador tem um prazo de 30 dias para efetuar a defesa e não exige garantia para a defesa.

Evidentemente, após os recursos administrativos, ainda considerando que a empresa de transporte recorra e não obtenha resultado favorável junto ao poder judiciário a questão se deslocará para o processo de execução.

Destarte, somente na fase de execução que irá se vislumbrar a possibilidade do Fisco tomar posse de algum bem como forma de garantir o prejuízo decorrente da divida tributária.

Nesse passo, a redação do ATIT que reza que o veiculo é a única forma de garantia foi exaustivamente debatida entre os países signatários do acordo recentemente.

Diante desse cenário, a ABTI juntamente com os demais representantes brasileiros obtiveram uma vitória significativa no sentido de que os países por fim pactuaram em alterar a redação do acordo internacional,.

Concluindo, futuramente após a incorporação da alteração nas regras nacionais passará a valer que o veiculo será uma das garantias e não mais a única forma, o que irá estancar por fim com o dilema que tem causado sérios prejuízos a empresas brasileiras.

Pedágios mais rápidos

A tecnologia adquirida pelos pedágios agiliza a passagem de veículos

Por Assessoria de Comunicação da DBTRANS

No mês de maio, com o apoio operacional da Concepa, na praça de pedágio de Gravataí, a DBTRANS promoveu uma demonstração de duas tecnologias RFID em uma mesma pista automática. Uma foi a antena de 915MHz (UHF; Tag passivo não alimentado) e outra a de 5.8 GHz (microondas; com Tag ativo alimentado por bateria interna). Estes dois sistemas já operam isoladamente em algumas rodovias brasileiras.

O ineditismo da apresentação foi a possibilidade de coexistência de dois emissores, ou meios de pagamento (Auto Expresso e Via Fácil|) na mesma antena, sendo gerenciados pelo sistema de arrecadação da concessionária. Nas passagens que foram realizadas com veículos portando Tags de três emitentes, sendo um não participante do sistema, ficou evidente que não há incompatibilidade, deficiência na liberação da passagem, atrasos na abertura da cancela ou qualquer transtorno ao usuário. Pode-se afirmar tecnicamente que a tecnologia é transparente (existe, funciona mas não é perceptível) e aderente (pode ser adequada a equipamentos já em uso), promovendo a interoperabilidade nas rodovias que dispuserem do sistema.

José Manuel Pombo, presidente da DBETRANS, explica que o volume de transações nesta modalidade de pagamento tende a aumentar, na medida em que se populariza, acarretando na redução das filas nas cabines manuais e consequentemente aumentando a capacidade de atendimento da rodovia. “o cliente deve ter liberdade de escolha e a concorrência é saudável para o segmento”, afirmou ele.

RNTRC Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas

Fique atento a data de vencimento do seu registro

Informações Importantes

Conforme Resolução nº 3056, de 12 de março de 2009, e alterações, as Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas, as Cooperativas de Transporte de Cargas e os Transportadores Autônomos de Cargas, que praticam atividade econômica de transporte rodoviário de cargas no Brasil, por conta de terceiros e mediante remuneração, terão que atender aos requisitos da referida Resolução para se registrarem no RNTRC.

Os transportadores cadastrados até o dia 15 de Maio de 2009 deverão comparecer perante a ANTT ou entidade que atue em cooperação à Agência – OCB, MUBC, CNT e DETRAN–RO - para se adequarem aos termos da Resolução, conforme o cronograma de recadastramento. Seus Certificados de RNTRC estão prorrogados até as datas previstas no cronograma de recadastramento, conforme o respectivo número do RNTRC.

Somente após a inscrição no RNTRC, os transportadores estarão habilitados ao exercício de sua atividade.

A solicitação de inscrição e manutenção do cadastro no RNTRC será efetuada por meio de formulário eletrônico a ser preenchido por agente da ANTT ou de entidade que atue em cooperação à Agência, na presença do transportador ou de seu representante formalmente constituído.

Emissão do Certificado de Registro

Será emitido o Certificado de Registro Nacional de Transportador Rodoviário de Cargas - CRNTRC ao transportador que o solicitar, atendidos os pré-requisitos já citados. Após a emissão do certificado, é obrigatória a identificação dos veículos de propriedade, co-propriedade ou arrendados pelo transportador registrado, mediante fixação do código do registro nas laterais externas da cabine de cada veículo automotor e de cada reboque ou semi-reboque.

Importante :O Certificado de Registro deverá ser renovado a cada 5 (cinco) anos, a contar da data de sua expedição.

Fiscalização

O porte do CRNTRC emitido pela ANTT tem caráter obrigatório e será fiscalizado pela Polícia Rodoviária Federal, em todas as rodovias federais do País, e pelos fiscais da ANTT, nas rodovias concedidas à iniciativa privada. Os transportadores que não possuírem o Certificado ou com irregularidades no registro não estarão habilitados a exercer a atividade remunerada, mediante pagamento de frete e, conseqüentemente, estarão sujeitos à multa e às sanções.

Fique atento ao cronograma de recadastramento

Final do Número do Registro no RNTRC	Data Final do Recadastramento
1	31 de março de 2010
2	30 de abril de 2010
3	31 de maio de 2010
4	30 de junho de 2010
5	31 de julho de 2010
6	31 de agosto de 2010
7	30 de setembro de 2010
8	31 de outubro de 2010
9	30 de novembro de 2010
0	31 de dezembro de 2010

A ABTI – Associação Brasileira de Transportadores Internacionais, em Uruguaiana, está entre as entidades credenciadas à realizar o recadastramento.

Mercedes-Benz, marca do Grupo Daimler.

GREY

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

Respeite os sinais de trânsito.

Mercedes-Benz

Actros. O gigante em tecnologia da Mercedes chegou ao Brasil.

Tudo o que você sempre imaginou em um caminhão no que se refere a tecnologia, você encontra no Actros. E até o que você nunca imaginou também. **Vá conhecer o Actros em um Concessionário Mercedes-Benz, no site www.actros.com.br ou ligue 0800 970 90 90.**

- Câmbio automatizado PowerShift G 330 de 12 marchas.
- Sistema de Frenagem Ativa (Active Brake Assist), exclusivo na versão Megaspace Segurança.
- Bloqueio de deslocamento para partida em rampa.
- Suspensão a ar com 4 bolsões por eixo.

AMPLIANDO HORIZONTES E FORTALECENDO NEGÓCIOS

17ª Edição

INTERMODAL SOUTH AMERICA

5-7 ABRIL 2011
13h - 21h

Transamérica Expo Center
São Paulo - Brasil

- Maior e mais importante evento das Américas para os setores de Transporte de Carga, Logística e Comércio Internacional.
- Mais de 43 mil visitantes - 60% são altos executivos de empresas embarcadoras de carga e 30% são profissionais especialistas dos setores de Carga, Logística e Comércio Internacional.
- Ponto de encontro mundial de profissionais que fazem networking para fechar grandes contratos e parcerias.

O MUNDO INTERMODAL EM EXPOSIÇÃO

- Transporte Aéreo, Transporte Ferroviário, Transporte Marítimo e Transporte Rodoviário
- Aeroportos, EADIs, Portos e Terminais
- Serviços e sistemas de transporte, comércio internacional e logística de carga
- Equipamentos e Tecnologia

ORGANIZAÇÃO

UBM

PATROCÍNIO

Grupo LOCALFRIO · TAM CARGO

MÍDIA OFICIAL

ITZ ITJ JTI · Global online · The Journal of Commerce

Para informações sobre como expor:

Tel.: (55 11) 4689-1935
• intermodal@intermodal.com.br
www.intermodal.com.br