Ano 6 - Nº 14 - Edição 2011

Cenário do Transporte

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

www.abti.org.br

www.droffice.com.br

Impresso Especial
9912227992-DR/RS
ABTI
CORREIOS

DEVOLUÇÃO GARANTIDA
CORREIOS

Novo terminal aduaneiro é ativado

Conquistando certificados

Maior encontro das Américas

Demoras no transporte de materiais radioativos

5 - 7 de Abril de 2011

Mercedes-Benz
Planalto
Onix SAT
Ipiranga
ApexBrasil
SEBRAE

www.abti.org.br

ABTI
Associação Brasileira de
Transportadores Internacionais

Faça-nos uma visita!

Rua Bento Martins, 2350
Fone: 55-3413-2828
e-mail: abti@abti.org.br

Quem participa multiplica soluções

www.abti.com.br

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
Direção de Arte: Robson Schenato
Diagramação:
João Paulo Sanhudo
Giovanni Mendes Mansueto
Nicole Constantino
www.droffice.com.br

Portal
www.abti.com.br

Impressão
Gráfica Universitária

Tiragem
3.000 exemplares

Colaboradores
Profª Maria das Graças B. Cordenonsi (correção de textos)
Jéssica Bassanezi (G&A Comunicação)
Wagner Dilélio (Setcergs)

José Carlos Becker

Presidente da ABTI

Entramos no último trimestre de 2010. Um período de grandes perspectivas, propostas pelo período natalino que se aproxima, e com isso, promessas de grandes negócios e altos consumos.

Também já passamos pelas eleições, com grandes combates, figuras ilustres e algumas até cômicas, retratando com a sua plena aceitação entre os eleitores, a fotografia da indignação pública, perante as escolhas políticas.

Somos um povo com pleno livre arbítrio, porém, com baixa estima de incisa decisão. Queremos escolher, mas temos medo de errar. Serão quatro anos convictos e promissores se acertarmos na escolha, contudo se errarmos, serão mais quatro de incertezas e desconfianças.

Optar entre Serra e Dilma foi uma responsabilidade de escolha. Esperamos que o eleito seja capaz de promover soluções economicamente sustentáveis. Cremos numa resposta para os problemas ambientais e confiamos nas melhores decisões políticas, econômicas para o povo brasileiro.

Um futuro promissor é o que todos esperam e, no setor do transporte de cargas, não é diferente. Há décadas almejamos melhoria em nossa malha rodoviária. Durante anos, reivindicamos a verdadeira aceitação do Mercosul como efetivo acordo entre nações. Somos um setor com um expressivo percentual no PIB brasileiro, e nem sempre somos lembrados, tampouco atendidos.

Mas nem tudo está perdido, algumas vitórias conquistamos e, entre elas destaco o acordo sobre pesos e medidas, internacionalizado recentemente pelo último país restante, a Argentina.

Acabamos por nos tornar repetitivos, batendo sempre nas mesmas teclas como: melhor infraestrutura, mão de obra especializada e redução da carga tributária. Se elencando e mostrando os reais problemas, já não somos atendidos, imagine se ficarmos omissos, seremos esquecidos.

Precisamos ser otimistas expressando nossas opiniões, assim quem sabe, sejamos vistos e por fim ouvidos.

Sumário

06 e 07 Novo terminal aduaneiro é ativado

O novo terminal aduaneiro da BR-290 está em fase de finalização e começou parcialmente suas atividades. Localizado em ponto estratégico do território nacional.

09 Conquistando certificados

Em meio a tantas notícias de crescimento do setor, o Porto Seco de São Borja, primeiro centro unificado de fronteira do Mercosul e administrado pela concessionária Mercova faz parte desta estatística.

pág. 09

10 Maior encontro das Américas

Declaradamente reconhecida como o mais importante encontro de comércio exterior e logística das Américas, a Feira Intermodal South America acontecerá entre os dias 5 e 7 de abril, no Transamérica Expo Center, em São Paulo.

12 Expectativa de nova ponte

O crescimento do Porto Seco de Foz do Iguaçu no ano de 2010 é uma realidade comprovada.

22 Nova portaria da Eadi Uruguaiana em fase final

Declaradamente reconhecida como o mais importante encontro de comércio exterior e logística das Américas, a Feira Intermodal South America acontecerá entre os dias 5 e 7 de abril, no Transamérica Expo Center, em São Paulo.

27 Porto de Jaguarão acumula bons resultados

Em 15 de março de 2003, a concessionária Eadi Sul Terminal de Cargas iniciou suas atividades de administração no Porto Seco de Jaguarão (RS).

Intermodal acontece em abril e alavanca grandes negociações

páginas 10 e 11

Mercedes-Benz, marca do Grupo Daimler.

GREY

Caminhão Axor Premium com câmbio ComfortShift. Exclusividade da Mercedes.

Mais desempenho na estrada com um simples toque.

Chegou a linha de caminhões Axor Premium com ABS e câmbio semiautomatizado ComfortShift de série: um "joystick" que reduz o esforço do motorista para as trocas de marcha. Mais conforto e segurança para o motorista e muito mais economia e durabilidade para sua frota. Vá a um Concessionário Mercedes-Benz, ligue **0800 970 90 90** ou acesse **www.mercedes-benz.com.br**.

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

Respeite a sinalização de trânsito.

Mercedes-Benz

A marca que todo mundo confia.

Novo terminal aduaneiro

TA da BR-290 proporcionará infraestrutura digna aos usuários

Por Graciele Santos

O novo terminal aduaneiro da BR-290 está em fase de finalização e começou parcialmente suas atividades. Localizado em ponto estratégico do território nacional entre a fronteira brasileira e o maior Porto Seco Rodoviário da América Latina, chegando a apresentar diariamente um fluxo de até 5.000 veículos.

O TI da BR-290 é o primeiro ponto de controle fixado em território nacional. Está destinado a atender os veículos que transportam cargas de procedência estrangeira dos países de fronteira com o Brasil bem como é local de transposição para produtos a serem exportados.

Segundo o Chefe do Serviço de Administração Aduaneira (SEANA), José Alex Nóbrega de Oliveira, as instalações físicas do TA foram construídas na década de 70 e que até 2009, ano em que teve sua reestruturação iniciada, nenhuma outra modificação estrutural havia sido feita. “No final de 2008, as condições operacionais eram tão ruins, que comprometiam inclusive a segurança daqueles que trafegassem pelo local”, comentou José.

Dentre os principais objetivos da reforma, destaca-se a adequação da infraestrutura existente no prédio aos padrões de acessibilidade e capacidade operativa, necessários ao fluxo de veículos e pessoas que diariamente transitam pelo recinto.

é ativado

A obra trouxe grande contribuição para o transporte rodoviário de cargas. Foi instalado junto ao terminal um estacionamento para que os caminhões realizem o processo de trânsito aduaneiro em direção aos portos secos do Brasil.

Os motoristas também ganharam com a reforma. Foi construído um espaço para descanso, com banheiros e chuveiros, para que durante o processo de liberação de carga, os caminhoneiros possam contar com uma boa infraestrutura.

Os investimentos atingiram também as áreas de atendimento aos despachantes e transportadores, destacando uma maior integração entre os órgãos intervenientes no processo de trânsito aduaneiro, resultando na redução de filas e agilização dos processos.

Oliveira destacou outro fator importante da obra. A remodelagem das cabines existentes no prédio. “Esta etapa fez com que pudéssemos tornar mais efetivo e dinâmico o processo de liberação dos caminhões sem carga e dos que vão em direção ao Porto Seco Rodoviário”, disse ele.

Estima-se que a partir de abril deste ano, o prédio e seus anexos estarão com todas as suas funcionalidades em operação, contribuindo para o crescimento das relações comerciais do Brasil com países integrantes do Mercosul e demais parceiros internacionais.

Sest Senat Mobilização ambiental

Unidades recebem curta-metragem sobre temática ambiental para ações de conscientização

Por Livia Cerezoli

Foto Rosana Teixeira

O programa Sest Senat pelo Meio Ambiente, iniciado em junho do ano passado, alcançou resultados positivos e prepara novas ações para este ano. Mais de 75 mil pessoas já participaram das atividades realizadas em todas as unidades em funcionamento do país.

Foram palestras, distribuição de material educativo, implantação de sistema de coleta seletiva, produção de um curta-metragem e orientações sobre o consumo correto de energia elétrica e água, além do plantio de árvores. Pelo menos 200 mil sachês com sementes de ipê roxo e cedro rosa foram distribuídos em campanhas educativas. As espécies foram escolhidas por serem nativas e se adaptarem facilmente em qualquer região do país.

Uma das principais ações desenvolvidas foi o curta-metragem "Próximo Retorno", que será utilizado nos programas de conscientização ambiental desenvolvidos pelas unidades em 2011.

O curta tem direção de Santiago Dellape e traz no elenco José Delvinei Santos, Sérgio Sartório, Vinícius Ferreira e Graça Veloso. A produção é da Cara de Cão Filmes. Esse é o segundo trabalho do Sest Senat em parceria com a produtora envolvendo o cinema. O primeiro curta, "Mudança de Rumo", foi realizado em 2009 e é utilizado no programa de combate à exploração sexual de crianças e adolescentes.

O enredo conta a história de dois trabalhadores em transporte. Jonas é um taxista que encontra um tamanduá na beira da rua e vê aí a oportunidade de ganhar dinheiro fácil, mas toma a decisão correta depois de parar em uma blitz policial. O caminhoneiro Miguel se depara com o fogo consumindo um pasto e não mede esforços para resolver a situação.

As duas histórias foram baseadas em fatos reais. A do taxista aconteceu em Manaus, em 2008. O profissional encontrou em uma das ruas da cidade um bicho preguiça e o entregou aos órgãos competentes. A do caminhoneiro foi baseada na atitude de um motorista de Patos de Minas (MG) que salvou um rebanho de cem cabeças de gado de um incêndio criminoso às margens de uma rodovia.

O filme já está sendo distribuído nas unidades do Sest Senat e será exibido durante os cursos de capacitação profissional e os programas sociais que serão realizados ao longo do ano. Depois de cada exibição, haverá debates relacionados ao tema.

E o assunto meio ambiente também será um dos temas de destaque do Ciclo de Palestras desenvolvido nas unidades do Sest Senat em 2011. Ainda está prevista a implantação das oficinas de reciclagem, que além de ensinar técnicas de reaproveitamento de material, abrirá a oportunidade de uma nova fonte de renda a pessoas de comunidades carentes.

Conquistando certificados

Após conquistar ISO 9001 em 2005, a Mercovia obtem ISO 14001

Por Graciele Santos

Em meio a tantas notícias de crescimento do setor, o Porto Seco de São Borja, primeiro centro unificado de fronteira do Mercosul e administrado pela concessionária Mercova faz parte desta estatística.

Com um crescimento no fluxo de caminhões em 2010 de 38,12% a mais que em 2009, o CUF veio a atingir um montante de US$9.467.118.558, que representa próximo a 28% do total comercializado entre Argentina e Brasil.

"A infraestrutura é um ponto importante na captação de novos clientes e no crescimento contínuo do porto", comenta o presidente da Mercovia José Luis Vassoler. Ele explica que já foram concluídos os trabalhos de pavimentação nos acostamentos argentinos e brasileiros e que agora está sendo concluída a ampliação do pátio aduaneiro. "Esta ampliação irá comportar mais 250 boxes adicionais para caminhões permitindo contar com um total de 900 caminhões estacionados de forma simultânea", diz Vassoler.

Ainda segundo ele, estão sendo projetadas de forma imediata para as duas guaritas de entrada, duas balanças de pesagem que agilizarão a operacionalidade

do pátio. "Além de infraestrutura, também estamos investindo na área de TI e recursos humanos que acreditamos serem vitais em nossa região".

Hoje o Centro Unificado de Fronteira possui agilidade extremamente competitiva no trâmite de mercadorias da indústria automotriz, autopeças e carros terminados, seguido das mercadorias do gênero alimentício. Contudo, ainda persiste a falta de disponibilidade de recursos humanos nos organismos públicos de fiscalização e controle.

Visualizando manter-se como porto referência, pelo quarto ano consecutivo a Mercovia participará da Intermodal South America em São Paulo. Feira que tem como foco principal, operadores do comércio exterior, tornou-se para a concessionária uma ótima oportunidade para conquistar novos cliente, mantendo e fidelizando os já existentes.

O certificado ISO é uma conquista de poucas empresas e, atualmente a Mercovia através de seu trabalho incansável na busca de melhorias descritas pelas normas ambientais, conquistou o ISO 14001, vndo a complementar o sistema de gestão da qualidade na qual já é certificada conforme norma ISO 9001.

Maior encontro das Américas

Intermodal acontece em abril e alavanca grandes negociações

Por Graciele Santos

Declaradamente reconhecida como o mais importante encontro de comércio exterior e logística das Américas, a Feira Intermodal South America acontecerá entre os dias 5 e 7 de abril, no Transamérica Expo Center, em São Paulo.

Em fase final dos últimos detalhes, o evento reunirá 550 empresas de 18 países. O evento teve sua área de exposição ampliada passando a ocupar 35 mil m2 e a expectativa da UBM Brazil, organizadora do evento, é receber por volta de 43 mil profissionais visitantes.

Segundo Barbara Nogueira, gerente do evento, a Intermodal consagrou-se como o principal encontro da cadeia de distribuição de produtos e serviços relacionados ao comércio exterior e à logística. "A razão mais evidente do sucesso do evento é sua capacidade de criar um ambiente voltado para os negócios, permitindo o encontro entre demanda e oferta, ou seja, entre as empresas que oferecem produtos e serviços, exportadores e importadores", diz ela.

O evento contará com a exclusiva conferência organizada em paralelo à exposição. A conferência proporcionará, durante dois dias, no Transamerica

Expo Center, palestras com especialistas do mercado, oferecendo novas soluções para os grandes desafios do setor. Entre os assuntos abordados, temas cruciais para o desenvolvimento das potencialidades do País.

A edição deste ano acontece em momento de intensas expectativas quanto aos rumos da economia brasileira, os investimentos dedicados à infraestrutura de transporte de carga e à performance dos novos comandantes do governo federal.

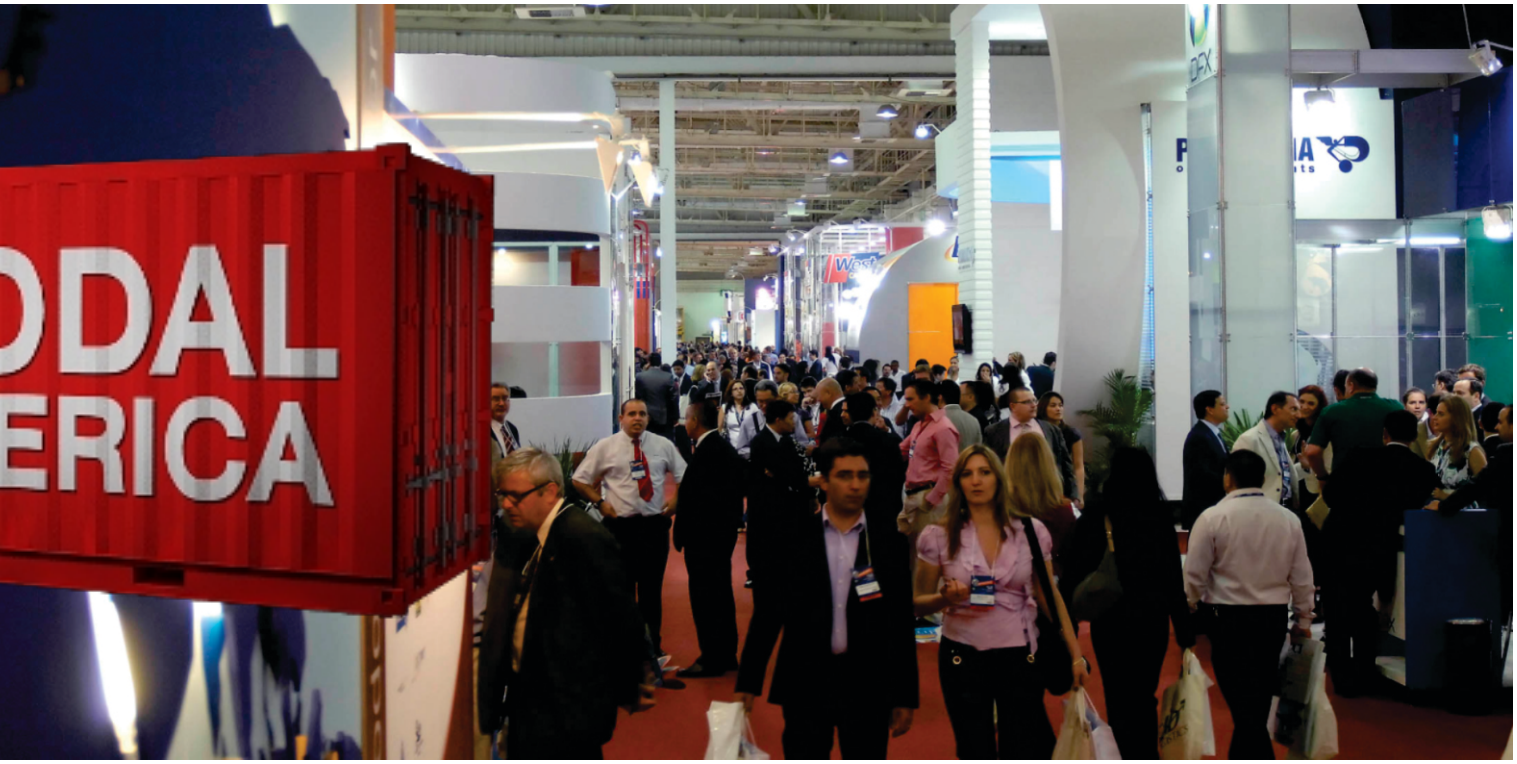
Na expectativa da organização, espera-se para a abertura da feira, a presença do Ministro dos Portos José Leônidas Cristino e o Ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento.

A Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), bem como alguns associados, estarão participando da Intermodal. "A Feira por seus tamanho e números de expositores e de público, é sempre surpreendente", comenta José Carlos Becker, presidente da ABTI.

Ele expõe a importância da feira para o mercado de comércio exterior, logística e transporte internacional . "A intermodal por sua magnitude consegue concentrar em um só lugar clientes, fornecedores e parceiros, foco importantíssimo para nossos associados nesse momento em que as empresas encontram-se mais competitivas", expõe o presidente da ABTI.

Os organizadores destacam ainda a recém chegada ao mercado brasileiro, UBM Conferences, que atua internacionalmente em todas as divisões da UBM levando seu conteúdo para as empresas e profissionais em uma ampla gama de mercados.

A divisão é especializada em conferências e seminários dirigidos aos nichos de rápido crescimento da economia e atua em diferentes países como Índia, América do Norte, Ásia e América Latina. No Brasil irá atuar nos mais diversos segmentos de mercado, tais como tecnologia, cruzeiros, logística, farmacêutico, infraestrutura, alimentação, imobiliário, sustentabilidade, entre outros.



Expectativa de nova

Foz do Iguaçu é palco de projeto que promete agilizar o trânsito de caminhões na fronteira

Por Graciele Santos

O crescimento do Porto Seco de Foz do Iguaçu no ano de 2010 é uma realidade comprovada.

A movimentação de cargas no Porto de Foz alcançou a marca de 144.147 mil caminhões em 2010, 1% acima da média de 2009 que totalizou 142.722 mil entradas de caminhões, de acordo com o número divulgado pela concessionária administradora do Porto, EadiSul.

No ano passado, as importações somaram ??,?? milhões, um crescimeno de ??% sobre os ??,?? milhões movimentados em 2009. Já as exportações aumentaram ??,??% em 2010 e totalizaram ??,?? milhões. A expectativa da Eadi é aumentar sua movimentação em 2011 em 5%, o que significa uma média de ??,?? milhões.

Diariamente cruzam no porto cerca de 400 veículos. As importações totalizam 58% da movimentação de todo o complexo, enquanto as exportações são responsáveis por 42%.

Segundo o Gerente da Eadi, Claudio Costa, as mercadorias que estimulam a movimentação do porto são as do tipo primárias como trigo, milho, farinha de trigo e celulose. “Também há grande movimentação de fertilizantes”, destaca ele.

Claudio comenta que o crescimento do comércio exterior no município tem sido constante, levando em consideração o aquecimento do mercado entre Brasil e Paraguai. “Acredito que hoje, cerca de 20 a 25% da população de Foz, esteja envolvida com setor do transporte, direta e indiretamente”.

A infraestrutura do pátio, obteve modificações. A incorporação de mais cem vagas para caminhões no estacionamento foi uma das melhorias realizadas em 2010. “A crescente demanda fez com que a diretoria resolvesse realizar essa ampliação, e hoje a falta de estacionamento, deixou de ser um gargalo”, comenta o gerente.

A ligação entre Brasil, Paraguai e Argentina

“A crescente demanda fez com que a diretoria resolvesse realizar essa ampliação, e hoje a falta de estacionamento, deixou de ser um gargalo”

Claudio Costa
Gerente da Eadi Foz do iguaçú

ponte

ocorrente em Foz, aquece o mercado da Tríplice Aliança. A integração dos três países facilita o trabalho da concessionária que hoje possui dentro do porto representantes do Paraguai e um bom relacionamento com órgãos e representantes de argentinos.

A expectativa da construção de uma segunda ponte na Tríplice Aliança, entre Brasil e Paraguai prospecta melhorias significativas para o fluxo de caminhões. Atualmente os caminhões paraguaios com destino ao Brasil, cruzam a fronteira somente a partir das 17hs, isso se dá devido ao intenso fluxo durante o dia, reprimindo os veículos de carga.

Com a nova ponte, a previsão é de que os caminhões façam a travessia durante o dia, diminuindo o tempo de espera dos motoristas e também dos importadores brasileiros.

A previsão para o término da construção da ponte e seus acessos é para o ano de 2013.

Recusas e demoras no

ANTT realiza levantamento para identificar as dificuldades

Por Rodrigo Amorim e Tatiana Alvim

Vem sendo identificado tanto em nível nacional como internacional um crescente número de ocorrências relatando casos de recusas e demoras no transporte de material radioativo.

Para avaliar e propor soluções para o problema, foi instituído um Comitê Nacional coordenado pela Comissão Nacional de Energia Nuclear –CNEN, vinculado ao Comitê Diretivo Internacional sobre Recusas e Demoras (International Steering Committee – ISC) da Agência Internacional de Energia Atômica – AIEA, com o intuito de disseminar a estratégia desenvolvida em nível internacional e estabelecer o plano de ação nacional para o combate às recusas e demoras.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, assim como as demais Agências Reguladoras de transporte, expedidores de materiais radioativos e representantes dos diversos modos de transporte integram tal Comitê, colaborando para a identificação, planejamento e programação de ações que levem à redução de casos de recusas e demoras no transporte de materiais nucleares e outros materiais radioativos no Brasil.

Os materiais radioativos apresentam características peculiares como, por exemplo, o tempo de meia vida, que vem a ser o tempo necessário para que a atividade de um elemento radioativo seja reduzida à metade da inicial. Isso significa que, para cada meia vida que passa, a atividade vai sendo reduzida à metade da anterior, o que pode gerar até perda total da característica do material a ser

transporte
terrestre de materiais radioativos

transportado caso o transportador recuse realizar a expedição ou demore mais do que o previsto. Cabe lembrar que grande parte dos materiais radioativos é utilizada com finalidades médicas como radioterapia e diagnósticos.

A legislação aplicável ao transporte terrestre de tais materiais engloba além do Decreto 96.044/88, do Decreto 98973/90 e da Resolução ANTT nº. 420/04, as Normas da CNEN.

Frente a este cenário a ANTT, como membro do Comitê já citado, promoveu um levantamento com o setor, para identificar as reais causas de recusas e demoras por parte dos transportadores e das demais dificuldades enfrentadas por todos os envolvidos. Foi identificado que no modo terrestre são encontradas as menores dificuldades, pois o mercado é mais amplo, há mais flexibilidade e opções como uso de frota rodoviária própria. Entretanto, a maior parte dos casos de recusas e demoras por parte das transportadoras se dá sem justificativas plausíveis.

Identificou-se a existência de uma premissa equivocada de que o material radioativo é mais perigoso do que todos os demais produtos perigosos, e que existe maior possibilidade de danos à saúde dos envolvidos, o que gera grande alarde a respeito deste tipo de material. Entretanto, assume-se que, para todos os produtos perigosos, incluindo-se ai os radioativos, quando a legislação aplicável é seguida em todos os quesitos, por exemplo, exigências para embalagens, o transporte estará sendo realizado da maneira mais segura possível.

Neste sentido, cabe ressaltar que a educação, por meio de treinamento e capacitação do setor pode vir a ser uma solução para o problema.

Centro de Treinamento objetiva qualificar motoristas

Por José Pio Schio

No passado quando se iniciava a atividade de motorista precisávamos somente que o mesmo possuísse carteira de motorista e tivesse a disponibilidade de passar longos períodos longe da família pelo Brasil afora. O mercado e a crescente competitividade fez com que a especialização fosse primordial para o diferencial competitivo junto aos clientes e os motoristas não estavam mais dirigindo somente caminhões e sim máquinas que podem passar da casa dos R$500.000,00 com cargas que podem ultrapassar até R$1.000.000,00.

Face a essas necessidades decidimos em 2003 nos unir a mais dois parceiros que ficaram sendo, Rodoviário Schio, Transportes Cavalinho e Transportes Bertolini e fundamos o CENTRONOR (Centro de Treinamento para Motoristas da Região Nordeste do Rio Grande do Sul) com o objetivo de atender a especialização do mercado e criar um diferencial na mão-de-obra por tantos anos relegados a segundo plano.

O objetivo do CENTRO DE TREINAMENTO é de QUALIFICAR motoristas para o setor de transporte, visando à satisfação total dos clientes das empresas que enviam seus profissionais do volante para treinamento, entendendo ser este um fator determinante de crescimento, seja humano ou profissional.

Quando contratamos novos motoristas os enviamos para o CENTRONOR durante cinco dias em uma carga de estudo de 44 horas, onde relatórios avaliativos e testes de assimilação são aplicados ao final de cada módulo, que conta com no máximo com quatro participantes, para que avaliem o grau de aprendizagem dos profissionais que colocaremos no mercado de trabalho.

O primordial é que hoje não atendemos somente nossas demandas, mas já expandimos o atendimento para outros transportadores, pois acreditamos que a profissionalização do mercado é o diferencial para que perpetuemos a profissão do motorista/carreteiro.

Os objetivos do CENTRONOR são:

Oportunizar aos profissionais do transporte, espaços de formação com vistas a instrumentalizá-los para atender as necessidades demandadas pelo mercado cada vez mais exigente, preocupado com a relação cliente e prestador de serviços, propiciando assim elevar o nível destes profissionais, amenizando a falta para o setor.

- Ressiguinificar o trabalho desenvolvido pelo profissional do transporte de cargas, visando suprir atitudes que obstaculizam a realização de uma atividade de qualidade.

- Agregar e incentivar a criatividade individual e coletiva.

- Destacar a importância de efetuar-se um diagnóstico correto em todos os níveis e campos da atividade automotiva.

- Prover de soluções os profissionais do transporte de cargas.

- Conscientizar o profissional da estrada do seu lugar na sociedade, no seu ramo a fim, na família e na cadeia do transporte de cargas.

- Reduzir os custos operacionais de nossos clientes, com ações voltadas a conscientização de seus colaboradores, bem como na orientação física à condução eficaz e econômica.

IMAGINE O MOTOR COMO UM BEBÊ E O NOSSO ÓLEO COMO UMA MÃE SUPERPROTETORA.

TALENT

Novo óleo Brutus EGR Semissintético Ipiranga.
Para os apaixonados por performance.

- Lubrificante semissintético de altíssimo desempenho para motores a diesel.
- Apresenta baixa volatilidade em condições severas, o que resulta em consumo reduzido do lubrificante.
- Reduz mais que os produtos convencionais o desgaste decorrente dos períodos críticos de partida do motor.
- SAE 15W40; API CI-4/SL; ACEA E7/B4/B3/A3-2004; MB 228.3/229.1.

Ipiranga
Lubrificantes

Tecnologia sem limites.

O descarte de óleo lubrificante usado ou contaminado para o solo ou cursos d'água gera graves danos ambientais. O óleo é reciclável, e sua destinação final deve obedecer à Resolução Conama 362/2005. Responsabilidade ambiental é um dever de todos.

O Brasil vai bem de

Trem de carga é tema de campanha institucional inédita

Por assessoria ANTF

"O Brasil vai bem de trem". Esta frase está na TV Globo e nos principais canais da TV por assinatura, desde 21 de fevereiro, como slogan de uma campanha assinada pela ANTF – Associação Nacional das Transportadoras Ferroviárias.

Composta por dois filmes de 30 segundos, spots radiofônicos, anúncios na internet e nas revistas especializadas em logística, o foco da campanha, na primeira etapa, é mostrar que as ferrovias de carga são modernas e competitivas, integram as diversas regiões do País, promovem o desenvolvimento e geram milhares de empregos qualificados.

O primeiro filme, "Locomotiva Brasil", apresenta cenas de trens cruzando diferentes pontos de país, com os mais variados tipos de cargas. As cenas são intercaladas com imagens de trabalhadores do transporte ferroviário, traçando um paralelo entre o trem de carga e o desenvolvimento do País. Já o segundo filme, "Trem de ferro", traz uma trilha sonora envolvente, que faz referência ao poema homônimo de Manuel Bandeira.

No rádio e na internet, a primeira etapa campanha buscará atingir principalmente o público formador de opinião, através das redes CBN e BandNews e dos portais de jornalísticos de maior audiência, como UOL, Globo, Folha, Terra, Google, Abril e Estadão. Os filmes serão exibidos também nos vôos da TAM, durante os meses de março e abril. Além disso, serão publicados anúncios impressos nas revistas especializadas em transporte ferroviário e logística.

Reposicionamento da imagem dos trens de carga

Pesquisa qualitativa realizada pela Talent no planejamento da campanha comprovou um quadro crítico que os profissionais do setor já conheciam: As ferrovias de carga, embora sejam responsáveis pelo transporte de 25% de todas as cargas no território nacional, são desconhecidas da maior parte das pessoas. Distantes do dia a dia dos cidadãos nos grandes centros urbanos, os trens continuam associados a uma visão saudosista. São vistos como antiquados, mas já operam no Brasil com tecnologia de ponta – como centros de controle de operações e locomotivas de última geração – e são considerados pelos especialistas em logística como o principal meio de transporte de carga do século XXI.

Depois da primeira fase da campanha, voltada para a mudança da percepção do público a respeito do setor, a ANTF se propõe a divulgar amplamente para todos os segmentos da sociedade, nas próximas etapas da campanha, a realidade atual das ferrovias brasileiras.

Esse reposicionamento será alicerçado pelos resultados positivos do setor nos últimos anos. Desde a concessão da malha da extinta Rede Ferroviária Federal (RFSSA) para a iniciativa privada, em 1997, até o final de 2010, a produção das ferrovias cresceu 104,1%, passando de 110,2 para 280,1 TKU (tonelada quilômetro útil).

Nesse período (1997 a 2010), a movimentação de cargas pelas ferrovias saltou de 253,3 milhões de toneladas para 471,1 milhões de toneladas por ano, o que corresponde ao crescimento de 86% na movimentação de cargas, alavancado principalmente pelo transporte de produtos siderúrgicos e de commodities agrícolas como soja, milho e arroz. Nos últimos anos, com o crescimento da economia, também houve um incremento na movimentação de produtos

trem

petroquímicos e da construção civil. A projeção das concessionárias para 2011 também é otimista. A expectativa para o ano que vem é de uma movimentação de 530 milhões de toneladas de cargas.

As ferrovias transportam atualmente 25% de todas as cargas movimentadas no território nacional. Essa participação, que era de 17% antes da privatização, comprova o crescimento da importância do transporte sobre trilhos em relação aos outros modais, embora o transporte nas rodovias ainda seja predominante. As ferrovias são mais eficientes e econômicas, além de ecologicamente corretas, para transportar grandes volumes de cargas em longas distâncias: um trem de carga com 100 vagões corresponde aproximadamente a 357 caminhões, consome 20% menos combustível por tonelada transportada e emite 66% menos monóxido de carbono.

Investimentos privados

Entre 1997 e 2010, os investimentos realizados pelas empresas concessionárias responsáveis pelas ferrovias de carga no Brasil somaram mais de R$ 24 bilhões. Os recursos foram destinados à recuperação da malha, adoção de novas tecnologias, redução nos níveis de acidentes, capacitação profissional, aquisição e reforma de locomotivas e vagões.

A malha ferroviária em operação no Brasil para o transporte de cargas totaliza 28.228 km, divididos em 12 trechos, que estão sob a responsabilidade de 10 concessionárias, sendo que nove são empresas privadas e fazem parte da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), cujo objetivo é promover o desenvolvimento e o aprimoramento do transporte ferroviário no País.

BNDES financia estudo sobre

Entidades e empresas gaúchas e catarinenses são ouvidas para desenvolvimento de projeto

Por Graciele Santos

O Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES) esteve através do Diretor da Transplan – Planejamento e Projetos S.A, Affonso Palmeiro realizando pesquisa sobre o setor do Comércio Exterior.

O estudo sobre os Corredores Bio-Oceânicos, entre o Atlântico e Pacifico engloba uma análise do transporte por todas as modalidades entre os países do Mercosul. As informações coletadas dentro das empresas e entidades relacionadas com o setor serão indispensáveis para o entendimento da cadeia de comércio exterior que gera anualmente cerca de US$ 202 bilhões nas exportações e US$ 182 bilhões nas importações.

Segundo o diretor da Transplan os resultados apresentados em seu estudo serão a base para que o BNDES realize a análise do tipo de projeto que será desenvolvido. "O projeto será relacionado com a melhoria do desempenho nas fronteiras e da infraestrutura do transporte no Mercosul", comenta Affonso.

A TRANSPLAN – Planejamento e Projetos S.A. é uma empresa de consultoria especializada em estudos e projetos técnico-econômicos ligados à logística e à infraestrutura de transportes. Seu diretor Affonso estará durante os próximos dias, realizando visitas em localidades das fronteiras do Mercosul, a serviço do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES).

Palmeiro explica que seu estudo concentrou-se nos gargalos existentes no transporte rodoviário internacional de cargas. Resumidamente ele nos apontou, segundo suas entrevistas, os principais entraves existentes e que estaria sendo o motivo do elevado tempo perdido nas fronteiras e causando o impacto nos níveis dos fretes rodoviários internacionais.

Os principais problemas apontados foram:

•Legislação ultrapassada e antiquada para a

atualidade de hoje. Legislação de 1937, associada a leis, decretos, resoluções e uma gama muito grande de normas que tornam a legislação uma colcha de retalhos que faz com que haja diversas interpretações, demora nas liberações e o estabelecimento de critérios individuais. De acordo com nossa legislação os procedimentos para liberação das cargas exigem sua presença, ou seja, o caminhão deve estar na fronteira o que não possibilita tomar nenhuma medida antecipadamente.

•Efetivos insuficientes de fiscais da Receita Federal em algumas fronteiras e principalmente dos demais órgãos anuentes e intervenientes (ANVISA, MAPA, EMATER, IMETRO, EXERCITO, etc.). Além da falta de efetivos não há sintonia nem articulação simultânea das ações dos órgãos envolvidos na liberação das cargas. Não há procedimentos unificados que poderiam evitar interpretações distintas e unilaterais, muitas vezes inviabilizando e engessando as operações de transportes.

•Diferença nos horário de funcionamento dos diversos órgãos intervenientes e das diversas alfândegas agravadas no período de horário de verão no Brasil. O não funcionamento nos fins de semana (sábados depois das 13 horas e domingos) acarreta um maior movimento de caminhões no inicio da semana.

Corredores Bioceânicos

•Falta de integração total das aduanas. A fiscalização é efetuada dos dois lados o que retarda a liberação nas fronteiras além da fiscalização dos veículos nas pontes.

•Falta de qualificação da mão de obra que atua no despacho aduaneiro. A qualidade dos operadores é um dos aspectos que necessitaria ser melhorado. Para ser despachante só é necessário se cadastrar e exercer a função de auxiliar de despachante por dois anos.

•As instalações aduaneiras (pátios, vagas para caminhões, prédios administrativos, etc.). Inadequadas para a atual demanda de transporte de cargas. Isto ocorre em ambos os lados da fronteira. Há falta de vagas no interior das instalações aduaneiras o que é resolvido com distribuição de senha para ingresso.

•Preços elevados na prestação dos serviços dos portos secos. Necessidade de estabelecer concorrência para a prestação dos serviços.

•Excesso de burocracia e duplicação de trabalho. Tudo que tem sido criado nos últimos anos não tem ajudado a melhorar o desempenho nas fronteiras, mas aumentar a burocracia e aumentado a demora para liberação das cargas.

•Limitação de horário para tráfego de caminhões em Foz do Iguaçu

O BNDES atua em diversos setores da economia brasileira elegendo a inovação, o desenvolvimento local e regional e o desenvolvimento socioambiental como os aspectos mais importantes do fomento econômico no contexto atual, e que devem ser promovidos e enfatizados em todos os empreendimentos apoiados pelo Banco.

Conforme a assessoria de imprensa do BNDES, o objetivo do estudo é consolidar informações e apresentar propostas que aperfeiçoem o transporte ferroviário de cargas entre os portos no Sul/Sudeste do Brasil e portos no Chile. A idéia central é produzir material que será amplamente divulgado à sociedade e que servirá de base para que o Poder Público formule políticas para o setor e que os Agentes Privados (como operadores ferroviários, embarcadores, produtores) estabeleçam estratégias de atuação mais bem formuladas.

Ainda que o foco do estudo seja o setor ferroviário, é inerente a este tipo de trabalho trazer considerações sobre a malha de transporte multimodal, que compreende as rodovias e hidrovias, alternativas logísticas que concorrem com as ferrovias. Do ponto de vista espacial, o estudo está concentrado no chamado "Eixo de Capricórnio", que abrange regiões do Brasil, Argentina, Paraguai e norte do Chile, compreendendo uma área de cerca de 1,72 milhão de Km2. A dinamização do transporte ferroviário nesta região atuará como importante mecanismo de desenvolvimento e integração entre estes países.

O trabalho deve estar concluído em agosto de 2011, e o valor do financiamento do BNDES ao estudo é de R$ 5,99 milhões. Os resultados serão publicados no site do BNDES.

Além da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), também foram visitadas as empresas e entidades: Chilan Cargo Ltda, Centro Logístico Eichenberg & Transeich, Interlink Cargo, Ttamgo NT, Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do RGS (SDAERGS), EADI SUL – Uruguaiana, ALL América Latina Logística, Gaúcha Despachante, Schio Rodoviário, Cooperativa dos Transportadores de Cargas de Uruguaiana (COOTRANSCAU), Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas de Linhas Internacionais no Rio Grande do Sul (SINDIMERCOSUL), Cooperccru Transportes, Câmara Temática de Transporte Internacional (CTTI), Sindicato dos Empregados de Transportes e Logística (SETAL), Gold Transportes, Tora Transportes, EADI SUL – Foz do Iguaçu, Associação das Transportadoras Internacionais de Foz do Iguaçu (ATIFI), Grupo Amizade/Amistad, Augusta Internacional, Transviviane Transportes de Carga, Transportadora Falcão Ltda, Trans Falls – Transporte Nacional e Internacionais e Transli – Transportadora Liberdade Ltda.

Nova Portaria da Eadi Uruguaiana em fase final

A previsão é que a capacidade deatendimento seja dobrada com as melhorias na infraestrutura

Por Graciele Santos

Com investimento em torno de R$ 45 mil, as obras de infraestrutura da nova portaria do Porto Seco de Uruguaiana, administrado pela EadiSul, vão melhorar o acesso ao Terminal de cargas, desobstruindo e tornando mais ágil o fluxo de veículos. Localizada a alguns metros da portaria atual, as obras, que tiveram início em setembro de 2010, já estão em fase final, com previsão de entrega em março de 2011. Atualmente, transitam pelo local em torno de 600 a 800 caminhões por dia.

Segundo o gerente do porto, Flavio Evaristo, com a construção de uma segunda portaria o processo de registro da presença de carga realizado pela equipe da EADI SUL ficará mais rápido, podendo dobrar a capacidade de atendimento. "Quanto mais ágil for o atendimento no ingresso do caminhão, maior será a capacidade operacional da empresa e a rapidez na liberação de veículos", destaca.

As demandas do porto estão sendo supridas com algumas melhorias já realizadas e outras que ainda serão concretizadas em 2011. Uma nova sala para o Departamento de Trânsito Aduaneiro (DTA) foi entregue no início de fevereiro. A sala é ocupada por quatro técnicos que realizam a conferência física das cargas. Sua construção teve como principal objetivo tornar mais rápida a conferência física das mercadorias que caem no canal vermelho.

O porto seco de Uruguaiana é hoje destaque importante no país. O seu expressivo movimento interno rendeu para sua marca um aumento de 19,57% na entrada de caminhões, média calculada de novembro de 2009 a novembro de 2010.

As exportações em Uruguaiana cresceram em dólares 36,69% e as importações 32,54%, mostrando novamente um cenário em que a economia brasileira deve ter como uma de suas prioridades o comércio internacional.

Pensou em rastreadores para caminhões?

Pensou... Onix SAT

• Soluções e inovações em tecnologia de rastreamento • Mais segurança para o caminhão, a carga e o caminhoneiro • Redução dos custos no transporte de cargas • Ampla rede de assistência técnica

Serviço Autorizado OnixSat

TRUCKSCONTROL

45 oficinas em território nacional e **1** na Argentina

Maior rede de assistência técnica do Brasil

(43) 3371-3822 • www.onixsat.com.br • vendas@onixsat.com.br

Dionísio Cerqueira está na rota da Bioceânica

Executivo do município incentiva 100% o comércio exterior

Por Graciele Santos

A Rota Bioceânica passa por Dionísio Cerqueira. Este é um fato consolidado! A ligação entre os portos brasileiros do Oceano Atlântico e os portos chilenos do Oceano Pacífico têm seu percurso mais curto, uma rota cada vez mais utilizada por empresários do comércio e transporte internacional.

Conforme estatísticas, a aduana de Dionísio Cerqueira e Bernardo de Irigoyen (Argentina), bateu seu recorde de movimento em 2010, tanto em valor financeiro quanto em volume de cargas e em número de documentos de importação e exportação.

O transporte internacional hoje é o setor que mais movimenta a economia e a geração de empregos na chamada Trifronteira: Dionísio Cerqueira (SC-BR), Barracão (PR-BR) e Bernardo de Irigoyen (Mns-AR), com grande impacto na economia regional.

Além de ser a Rota Bioceânica, Dionísio Cerqueira é a única ligação terrestre alfandegada entre Santa Catarina e o Mercosul.

Devido a este grande salto na economia do município gerada pelo comércio exterior, convidamos o prefeito de Dionisio Cerqueira, Sr. Altair Rittes, para conceder à Cenário do Transporte uma entrevista contando como está o crescimento deste setor em Dionisio.

Confira a entrevista.

Cenário: Qual a importância do transporte internacional para o município?

Prefeito: Hoje, o transporte e o comércio internacional têm importância imensurável no desenvolvimento e qualidade de vida, bem como no movimento econômico, não apenas de Dionísio Cerqueira, mas sim das cidades trigêmeas: Dionísio Cerqueira, Barracão e Bernardo de Irigoyen. Em todas as cidades circunvizinhas a Dionísio Cerqueira, é alto o número de pessoas trabalhando no transporte, principalmente como motoristas. Também é grande o número de empresas de transporte estabelecidas na região, principalmente nas cidades trigêmeas, além de empresas transportadoras e de comércio internacional que atuam pela Aduana de Dionísio Cerqueira.

Como esclarecimento, Dionísio Cerqueira (SC), Barracão (PR) e Bernardo de Irigoyen (AR), são três cidades que formam um único conglomerado urbano, cujas divisas são apenas ruas, unindo três municípios, três cidades, três estados e dois países.

Cenário: A gestão atual possui algum projeto de incentivo às empresas de transporte?

Prefeito: A administração de Dionísio Cerqueira desenvolve algumas ações importantes para incentivar o setor. Em março deste ano, será inaugurado o Posto de Atendimento ao Trabalhador em Transporte nas Estradas (PATE), construído em terreno doado pelo município, em comodato, ao Sest/Senat, através do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Oeste e Meio Oeste de Santa Catarina (Setcom), em um projeto para 30 anos. A unidade foi construída com recursos oriundos do Governo Federal, intermediados também pela administração do município.

Outro importante incentivo é a doação, em comodato, de terrenos, na Área Empresarial do município, para a instalação de empresas. Os terrenos são repassados já com a infraestrutura de ruas, de água e energia elétrica.

Além disso, uma nova Aduana, com toda estrutura aduaneira, será construída no lugar da atual, e a administração de Dionísio Cerqueira teve atuação decisiva na aprovação do projeto pela Receita Federal. A licitação para as obras será em 5 de abril e o investimento será de R$ 10 milhões.

Cenário: Na opinião do Executivo, qual o principal gargalo existente no município para com o transporte internacional?

Prefeito: Sem dúvida, é a estrutura aduaneira. A Aduana local foi inaugurada em 2003 e de lá para cá, o movimento cresceu em torno de 150%. O nosso problema não é a agilidade, pois nossa aduana é ágil nas liberações. O problema é a falta de espaço para a conferência. Acreditamos que este entrave será solucionado com a construção da nova Aduana e estrutura aduaneira. Com a nova estrutura, haverá descongestionamento na área da Aduana, aumentando ainda mais a agilidade nas liberações.

Cenário: Em 2010, a Aduana de Dionísio Cerqueira bateu recorde em volume de cargas no porto. A que o senhor atribui este super desenvolvimento?

Prefeito: Vários fatores contribuíram para este aumento de 55,5% no movimento de 2010 em relação ao de 2009, crescimento este que surpreendeu a própria Receita Federal local. A não cobrança de tarifas alfandegárias na nossa Aduana (ela é operada pela própria RF) e a migração de cargas de outras aduanas para Dionísio Cerqueira, principalmente no segundo semestre de 2010, foram fundamentais para este aumento. Esta migração para nossa Aduana deu-se em função, principalmente, da rapidez e agilidade na liberação das cargas, em comparação a outras aduanas.

A recuperação das exportações brasileiras, principalmente a carne bovina exportada para o Chile, também teve grande influência neste aumento de movimento. Também contribuiu para esse resultado, a própria recuperação da crise econômica global, ocorrida no final de 2008 e início de 2009.

Cenário: Como são interpretados os acordos do Mercosul pela cidade vizinha Bernardo de Irigoyen? São respeitados?

Prefeito: Pequenos problemas sempre acontecem e isto ocorre em todas as aduanas. Mas, de modo geral, os acordos do Mercosul são respeitados. Nós temos uma Câmara Técnica de Trabalho, que é composta por representantes dos importadores, exportadores e transportadores brasileiros e argentinos, além de representantes dos órgãos anuentes ao despacho aduaneiro do Brasil e Argentina. Este grupo se reúne de três em três meses, para discutir questões ligadas ao transporte e ao processo aduaneiro, quando todos os problemas que, eventualmente possam ocorrer, são discutidos e solucionados.

Cenário: Qual o percentual de pessoas que vivem do Comércio Exterior no município?

Prefeito: Podemos dizer que hoje 90% da geração de trabalho e emprego em Dionísio Cerqueira, Barracão e Bernardo de Irigoyen está ligada ao transporte e comércio internacional, além de que, em torno de 70% da economia destas três cidades giram em torno destes setores.

Cenário: De que maneira o governo municipal tem ajudado no desenvolvimento do Transporte Internacional?

Prefeito: O Governo Municipal apóia e incentiva de todas as formas possíveis, observando sempre os limites impostos pela legislação vigente.

Além de nossa intervenção em ações já citadas, somos parceiros da Associação Comercial e Empresarial de Barracão, Dionísio Cerqueira e Bom Jesus do Sul (Ascoagrin), que atua fortemente neste setor, especialmente com o Núcleo de Empresários de Comércio Exterior da Fronteira (NECEF), além de sermos parceiros e apoiarmos todas as iniciativas de organização do setor na busca de melhorias, nos mais diferentes aspectos de atuação do transporte e do comércio internacional.

Porto de Jaguarão acumula bons resultados

Terminal ganha a preferência da região por dispor de infraestrutura diferenciada

Em 15 de março de 2003, a concessionária Eadi Sul Terminal de Cargas iniciou suas atividades de administração no Porto Seco de Jaguarão (RS). O local está em crescente desenvolvimento, e, no ano passado, obteve 6% de acréscimo na entrada de veículos, em relação a 2009. Com localização estratégica no extremo Sul do país, próximo da cidade de Rio Branco, no Uruguai, oferece vantagens logísticas e operacionais ao Mercosul e Cone Sul, sendo requisitado pelos regimes aduaneiros de importação e exportação (normais e especiais) por possuir melhor custo-benefício – muito pela distância entre Porto Alegre (RS) e Montevidéu, no Uruguai.

O terminal integra os principais intervenientes do comércio exterior, como a Receita Federal do Brasil, o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), a Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural (Emater), o Ministério de Transporte e Obras Públicas do Uruguai (Mtop), o Ministério de Pecuária, Agricultura e Pesca do Uruguai (Mgap), além de salas de apoio a despachantes brasileiros e uruguaios. Todos os órgãos governamentais, assim como as aduanas integradas dos dois países prestam excelente atendimento, inclusive aos sábados. Licenciado junto ao Ibama, o centro oferece condições legais para receber produtos químicos, e ainda a possibilidade de receber trânsitos da Argentina, via Uruguai, por meio do Porto de Colônia ou Juan Lacase.

A estatística de permanência de veículos no Porto Seco revela que, em 2010, 63% foram liberados no primeiro dia de entrada, com o tempo médio de liberação na importação de 8h22 e na exportação de 7h38.

O Porto Seco de Jaguarão atende a toda a demanda da cadeia logística das empresas importadoras e exportadoras que operam com comércio internacional disponibilizando recursos sistêmicos e infraestrutura que agiliza os trâmites aduaneiros de importação e exportação. Para isso conta com uma estrutura para armazenagem, para movimentação de cargas (sólidas, refrigeradas e congeladas), pessoal qualificado, local de excelente condição para os motoristas, pátios asfaltados, área exclusiva para cargas perigosas/químicas, segurança 24h, consulta on-line (Web Tracking) dos processos em andamento junto às instituições oficias.

Interlink - referência no Sul do Brasil

Moderna frota própria de caminhões, garante agilidade e eficiência

Fundada em 1992, pela qualidade de seus serviços, equipe e estrutura, tornou-se uma referência em logística e comércio exterior no Sul do Brasil. O reconhecimento pela capacidade da Interlink Cargo tem o respaldo de uma carteira de clientes líderes em seus segmentos e em volumes de comércio exterior.

A Interlink Cargo, como Integrador Logístico, está capacitada para a oferta de serviços de valor agregado à logística, como transportes nacional, internacional e de containers, desembaraço aduaneiro, armazém geral, distribuição, gerenciamento de pedidos, gestão fiscal, milk-run, cross docking e outros, sob demanda.

Uma moderna frota própria de caminhões siders 100% rastreados e agregados com várias configurações garante agilidade e eficiência no transporte de suas cargas.

Rastreamento em tempo real 24 horas e informações atualizadas por e-mail se somam para garantir qualidade e segurança durante o transporte.

Localizado em Cachoeirinha, na Grande Porto Alegre/Rio Grande do Sul/Brasil, o Armazém Geral da Interlink Cargo oferece fácil acesso às cidades em torno do anel metropolitano e ao Centro do País e Mercosul.

Na edição do Prêmio Exportação RS 2010 da ADVB a Interlink Cargo venceu na categoria Destaque em Serviços de Suporte à Exportação.

O Prêmio Exportação RS, promovido pela ADVB/RS há 37 anos é considerado um dos maiores eventos do segmento no País e distingue as empresas que obtiveram o melhor desempenho no segmento de comércio exterior e contribuem para o fortalecimento sócio-econômico do Estado e do País.

A Interlink Cargo possui certificação SASSMAQ conferida pela ABIQUIM e auditada pela SGS.

A política de Segurança, Saúde, Meio Ambiente e Qualidade da Interlink Cargo busca a satisfação das necessidades e expectativas de seus colaboradores, clientes, fornecedores e da comunidade, exercendo as atividades de transporte e logística, adotando medidas

Senador Paim criará comissão do TRC

Estatuto do Motorista receberá apoio técnico para melhor estabelecer suas regras.

Por Graciele Santos

Primeira reunião de trabalhos técnicos entre o Senador Paulo Paim (PT) e entidades do transporte rodoviário de cargas, aconteceu nesta sexta-feira (25), no gabinete do Senador em Canoas.

Foram retomados os trabalhos sobre o Projeto de Lei nº 271/2008, que estabelecerá diversas regras para a atuação dos motoristas profissionais. O Estatuto do Motorista vem sendo pauta de reuniões dentro de muitas entidades e órgãos ligados ao setor de transporte, e isso tem contribuído para o aprimoramento da lei.

A Associação Brasileira de Transportadores Internacionais esteve representada nesta reunião organizada juntamente com o Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística no Estado do RGS (Setcergs), através do seu presidente José Carlos Becker, seu vice-presidente Francisco Cardoso e o assessor técnico, Luiz Alberto Mincarone.

As pautas tratadas foram: a definição de pontos básicos da estrutura do Estatuto; questões importantes relativas ao Transporte Internacional e de longo curso e o cronograma de trabalho técnico entre a ABTI, o Setcergs e o Gabinete do Senador.

Na opinião do Senador, é importante as entidades realizarem esta análise positiva da importância do estatuto, enxergando a cadeia completa do processo.

Segundo o presidente da ABTI, José Carlos Becker, a criação de um grupo de trabalho, direcionado a identificar as demandas do TRC, com a participação de técnicos da ABTI e do Setcergs é essencial. “Precisamos desse canal de comunicação, estamos direcionados no processo, possuímos um mapeamento completo do setor, e isso facilitará o trabalho da comissão”, diz Becker.

Conforme José Carlos Silvano, presidente do Setcergs, serão daqui a dez anos um milhão de caminhões, cerca de 160 mil novos motoristas. “Isso será um grande gargalo estrutural e operacional. O problema não será somente no número, pois estamos preocupados também com a qualidade de serviços dos futuros motoristas”, destacou Silvano.

Ficou acertado que o grupo de trabalhos será criado e o núcleo central será no gabinete do Senador. “Não podemos ter medo de abrir discussões”, destaca Paim, informando que haverá no mínimo uma reunião mensal da comissão e que conforme necessidade se realizarão audiências.

A ABTI e o Setcergs serão relatores juntamente com outras entidades do setor que serão convidadas a participarem da comissão.

A primeira reunião foi marcada para a segunda semana de março.

Logística Reversa é a "bola da vez"

Executivo do município incentiva 100% o comércio exterior

Por Rodrigo Otaviano Vilaça

Cada vez mais, a logística, como um todo, é peça fundamental em todas as etapas de um negócio – seja ele público ou privado. Se uma organização não a levar em conta, certamente perderá mercado. Em decorrência da relevância crescente da logística, surge um tema cada vez mais importante e, até, imprescindível, que a logística reversa. Ela também deve ser dimensionada desde a concepção do projeto, pois influencia significativamente toda a cadeia econômica.

Em linhas gerais e de forma simplista, a logística reversa diz respeito a devolução de mercadorias. Ou seja, quando elas retornam do cliente final ao distribuidor ou indústria. Fundamentalmente, ela é aplicada em dois casos:

1) Produtos novos que não vieram de acordo com as especificações do cliente ou, até, que não caíram no seu gosto e, portanto, devem ser trocados ou devolvidos;

2) Mercadorias que já esgotaram a sua vida útil e precisam de uma destinação segura, correta e de forma sustentável.

Apesar do tema ser atual, é importante lembrarmos de quando, antes da embalagem descartável, trazíamos aos supermercados os vasilhames de vidro de bebidas para serem recicladas. Isto era logística reversa. Apesar de ser aplicada naquela época, seus conceitos, somente há pouco tempo, ganharam força.

Atualmente, com a forte preocupação que todos temos para a preservação de nosso planeta, a questão da reciclagem é vital. E ela faz parte do item 2 citado acima. Ou seja, os produtos que já estão obsoletos, sem condição de uso, devem ser transformados para que não precisemos utilizar recursos da natureza e, consequentemente, deixar o nosso planeta sustentável.

Nos EUA, por exemplo, de acordo com o Reverse Logistics Association, são gastos mais de US$ 750,00 bilhões com a logística reversa. Porém, estes números não devem ser analisados como gastos e sim como investimentos, já que a economia gerada pela prática desta modalidade logística é muito grande – tanto em termos financeiros como em qualidade de vida.

Muitas empresas, conscientes da fundamental importância da logística reversa, diminuíram o tamanho das embalagens de seus produtos – com o mesmo conteúdo – para, além de utilizar a logística de

entrega com menor custo, poder, no caso da utilização da logística reversa, reduzir despesa e gerar menos lixo.

A logística reversa de embalagens deve ser destacada por sua importância. Com o atendimento a rincões cada vez mais distantes, os custos de transporte podem sofrer aumento pelo fato de os veículos retornarem com as embalagens vazias. Além disso, o transporte do que até então era considerado lixo é um custo considerável enquanto este mesmo material pode gerar lucro ao se transformar em matéria-prima. Para que isto não ocorra, algumas medidas são essenciais. Por exemplo:

- utilização de materiais recicláveis;
- reutilização de embalagens;
- adoção de sistemas de recuperação;
- redução de resíduos na origem;
- reciclagem.

Em relação à reciclagem de embalagens, empresas atentas à gestão ambiental e incentivadas pelas normas da ISO 14.000 começaram a reciclar caixas de papelão, garrafas plásticas e latas de alumínio, entre outros itens, que agora não são mais tratados como lixo e sim como matéria-prima. Além disso, o departamento de design de embalagens entra em ação para que possa redesenhá-las, diminuindo-as (porém mantendo a capacidade de acomodar o mesmo conteúdo) e aumentando o espaço para transportar quantidade maior de mercadorias, além de serem mais atrativas ao cliente. Estes pontos são fundamentais para todo o processo de logística, logística reversa e de conquista de mercado, através de preço, respeito a prazos e qualidade.

Devemos chamar atenção também para que a logística reversa seja previamente delineada desde a concepção do produto. Se isto não ocorrer, em vez de ser um facilitador, ela poderá ser um transtorno – única e exclusivamente pela falta de planejamento. Como consequência desta falha, poderemos ter, entre outros: duplicidade em armazenagem, separação, conferência e distribuição.

Outra analogia à qual podemos nos basear é na questão da energia. Sabemos que ela se transforma continuamente: uma hora é térmica; outra, potencial; passando por elétrica, cinética, entre outras. Claro, há pequena dissipação, mas ela se transforma.

No Brasil, infelizmente, não existe ainda legislação inerente à questão, pois não é encarado por boa parte das empresas como um "processo fundamental". Algumas resoluções obrigam, por exemplo, fabricantes e importadores de pneus a darem destinação final a seus produtos que não servem mais.

Na prática, a partir do momento em que qualquer empresa recebe um produto de volta, está praticando a logística reversa. Porém, ao não dar importância, ao não ter um departamento específico para tal, perde, e muito, tanto financeiramente, como em imagem. É imprescindível que haja uma mais abrangente conscientização junto à cadeia produtiva e população. E de forma urgente!

Portanto, a dica é: fiquem atentos à questão pois a logística reversa é a "bola da vez" já que faz, realmente, a (boa) diferença.

Rodrigo Otaviano Vilaça é presidente da Associação Brasileira de Logística - ASLOG

Na busca de providências

Comissão brasileira do TRIC vai a Santa Fé e solicita apoio às autoridades local

Por Graciele Santos

Autoridades legislativas da cidade de Santa Fé na Argentina receberam nesta quarta-feira (23), a visita de representantes de entidades brasileiras do transporte rodoviário internacional de cargas (TRIC).

O Secretário de Governo Argentino CNP, Julio Schneider e o Subsecretário de Prevenção e Segurança, Diego Martin Poretti estiveram em audiência com representantes da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), Cootranscau, Sindimercosul, Consulado Argentino de Uruguaiana e Federação Argentina de Entidades Empresariais do Autotransporte de Cargas (FADEEAC), para tratarem da denúncia realizada sobre a insegurança ocorrente diariamente com os veículos e motoristas brasileiros dentro do território argentino.

O problema pontual ocorre nos principais semáforos da Av. Circunvalación, em Santa Fé na Argentina. A comissão brasileira denunciou a extorsão e o descontrole de segurança no município e alertou para os possíveis acidentes tanto materiais quanto pessoais, que podem vir a ocorrer.

Segundo relatos de motoristas que costumam cruzar no local, o fato inicia com a abordagem de

indivíduos que se aproveitam do semáforo fechado para esmolar aos motoristas. Sob ameaças de agressões e avarias materiais, os motoristas sentem-se acuados, e acabam dando algumas moedas, àqueles que conhecemos por flanelinhas. “Quando não damos dinheiro, eles quebram sinaleiras, cortam as lonas, os lacres e até nos roubam”, contou um motorista.

O secretário Schneider admite que a situação é grave e que providências devem ser tomadas. “O assunto corresponde à jurisdição do governo estadual e temos claro que se trata de extorsão”, expõe ele.

A denúncia foi protocolada na secretaria correspondente e, Schneider comprometeu-se em realizar uma reunião com a polícia local e solicitar a presença constante do efetivo e ações intensivas para combater o problema.

Na oportunidade e recorrendo a todos os órgãos e entidades do setor de transporte na cidade de Santa Fé, a comissão brasileira reuniu-se também com o presidente da Associação Autotransportes de Carga de Santa Fé (AAUCAR), Hugo Raúl Bauza e com o gerente, Luis Della Vedoca.

Hugo Bauza revoltado com os relatos consolidou junto à comissão, o compromisso de apoiar nas demandas das ocorrências de extorsão nos semáforos. Comprometeu-se também com Oscar Farinelli; Sr. Norberto Weidmann e Sr. Leopoldo Arismendi, diretores da Fadeeac, na busca de soluções junto às autoridades locais.

Fizeram parte da comissão brasileira o gerente executivo da ABTI, Guilherme Boger o assessor de assuntos políticos, Eduardo Soares, o presidente do Sindimercosul, Jorge Frizzo, a assessora internacional da Cootranscau, Gladys Vinci e o agente consular do consulado argentino de Uruguaiana, Eduardo Quijano.

Trânsito pelo território nacional de mercadorias importadas

Documentos exigidos pela fiscalização

Por Graciele Santos

Obrigação Principal x Obrigação Acessória

É de bom alvitre, antes de iniciarmos as considerações deste parecer, conceituarmos obrigação tributária e estabelecermos suas divisões.

A **Obrigação Tributária** é o vínculo jurídico entre o Estado (Sujeito Ativo) e o Contribuinte (Sujeito Passivo), pelo qual aquele tem o direito subjetivo de exigir deste o pagamento de um tributo ou de penalidade pecuniária por descumprimento de norma tributária. A obrigação pode ser **Principal** ou **Acessória**, de acordo com o Artigo 113 do Código Tributário Nacional, conforme abaixo:

Entende-se por **Obrigação Principal**, aquela que surge com a ocorrência do fato gerador, e tem por objeto o pagamento de tributo ou penalidade pecuniária e extingue-se juntamente com o crédito dela decorrente. De outro lado, **Obrigação Acessória** é a que decorre de legislação tributária e tem por objeto as prestações, positivas ou negativas, nela previstas no interesse da arrecadação ou da fiscalização de tributos.

- Que documentos são obrigatoriamente necessários para o acompanhamento das mercadorias no trânsito decorrente das importações? Com o objetivo de orientar os importadores e de tornar os procedimentos mais céleres, consequentemente evitar o desperdício e prevenir eventuais sanções é que elaboramos este parecer.

Na prática, o que se observa é que enquanto a obrigação principal é perfeitamente definida através de base de cálculo, alíquota, data de pagamento, a obrigação acessória fica a mercê da burocracia, nesse passo, passamos a tratar das obrigações acessórias da importação.

Dos documentos Obrigatórios:

Os documentos que devem acompanhar as mercadorias que advém do exterior são disciplinados pelos Estados-Membros, pois se tratam de matéria estadual, dando cada ente, tratamento diferenciado, conforme abaixo:

Estado	Fundamento	Documentos
Rio de Janeiro	Artigo 7º do Livro XI do Regulamento do ICMS (RICMS/00)	Nota Fiscal de Entrada
		Extrato da Declaração de Importação
		Comprovante de Importação
		1ª via da Guia de Recolhimento do ICMS
São Paulo	Artigo 136 e 137 do RICMS/SP	Nota Fiscal de Entrada
		1ª via da Guia de Recolhimento do ICMS
		Documento de desembaraço
Paraná	Alinea a) do §8º do Inciso III do Artigo 128 do RICMS/PR	Nota Fiscal de Entrada
		Documento de desembaraço

Estado	Fundamento	Documentos
Rio Grande do Sul	Alinea a) da Nota 01, da Alinea e) do Inc. I do Art. 26 do RICMS/RS	Nota Fiscal de Entrada
		Documento de desembaraço
Minas Gerais	Artigo 336 do Anexo IX do RICMS/MG	Nota Fiscal de Entrada
		Extrato da Declaração de Importação
		Comprovante de Importação
		1ª via da Guia de Recolhimento do ICMS
Espírito Santo	Inc. V do Art. 546 do RICMS/ES, c/c Inc. I e II do Art. 547 do RICMS/ES	Nota Fiscal de Entrada
		Documento de desembaraço
		1ª via da Guia de Recolhimento do ICMS
Santa Catarina	Inc. I do Art. 41 do Anexo 5 do RICMS/SC	Nota Fiscal de Entrada
		Documento de desembaraço
		1ª via da Guia de Recolhimento do ICMS

Podemos visualizar que a idéia dos legisladores é idêntica, todavia, restritivo aos documentos objeto de desembaraço de importação. No Rio de Janeiro os documentos são tratados de forma pontuais e nos demais Estados como Documentos de desembaraço, taxativamente sendo eles:

Declaração de Importação – DI:

A Declaração de Importação (DI) é o documento base do despacho aduaneiro. Através dela são praticadas as atividades preparatórias de lançamento dos impostos, bem como, os procedimentos administrativos tenentes ao desembaraço aduaneiro.

Compreende o conjunto de informações gerais correspondentes a uma determinada operação de importação e conjunto de informações específicas de cada mercadoria objeto de importação.

A VIA ORIGINAL deverá acompanhar a mercadoria.

Comprovante de Importação – CI:

Documento que comprova o ingresso regular da mercadoria no país, emitido ao final de uma operação de Importação e se destina ao Importador.

O Comprovante de Importação relaciona todos os registros de Importação objetos de um mesmo despacho, informando as principais características, e para acompanhar a mercadoria, deverá ser ORIGINAL.

Nota Fiscal de Entrada:

Relação numerada na qual se especificam as mercadorias vendidas, com indicação do preço unitário e total e que obrigatoriamente acompanha a mercadoria na entrega ao comprador. É meio para o fisco controlar o devido recolhimento de tributos, também é um meio de coibir o descaminho de valores.

Normalmente é constituída de 4 (quatro) vias, onde a primeira e quarta vias devem acompanhar a mercadoria em trânsito.

Outros documentos tais como: certificado sanitário, certificado de análise, e ainda quando o produto for perigoso à mercadoria deverá estar acompanhada da ficha de emergência e seu respectivo envelope.

Guia de Recolhimento do ICMS ou Guia para Liberação de Mercadoria Estrangeira:

A guia de recolhimento do ICMS é o comprovante de que o tributo estadual foi devidamente pago ao Estado-membro para o qual se destina a mercadoria. Já a guia para liberação de mercadoria estrangeira é a comprovação da dispensa deste recolhimento.

Acerca das Penalidades

Da mesma forma que os Estados tratam diferentemente os documentos instrutivos que devem acompanhar a mercadoria no ingresso de importação, há tratamento desigual de penalidades impostas nos casos de infrações à legislação estadual.

Multas que variam de 10% até 100% do valor da mercadoria, dependendo da infração cometida, neste ínterim faz-se necessário que as normas estaduais sejam cumpridas rigorosamente, de acordo com as disposições dos Regulamentos Estaduais.

Considerações Finais

Podemos depreender que os documentos obrigatórios, ainda que implícitos em alguns regulamentos resumem-se em: Declaração de Importação, Comprovante de Importação, Guia de Recolhimento/Liberação do ICMS e a Nota Fiscal de Entrada, portanto, outros documentos, que não são de importação, não devem estar relacionados e tampouco acompanharem as mercadorias na importação.

Ressalta-se ainda que, o MIC/DTA e o CRT são documentos de responsabilidade dos transportadores, inexistindo obrigatoriedade do importador em abrigar suas mercadorias com estes documentos, entretanto, o ônus da emissão e manutenção é do transportador.

Ainda que o Regulamento do ICMS do Rio de Janeiro seja taxativo, como vimos no quadro demonstrativo, no sentido de delimitar claramente os documentos que acompanham a mercadoria na importação, e os demais simplesmente defina-os como nota fiscal de entrada e documento de desembaraço, entendemos que este último compreende; comprovante de importação, declaração de importação e a guia de recolhimento/liberação do ICMS, além, obviamente da Nota Fiscal de Entrada.

Não poderíamos esperar algo diferente dos Estados, pois a Constituição Federal de 1988 outorgou ao legislador estadual a criação de normas gerais, podendo criar obrigações acessórias, condições de pagamentos, penalidades às infrações cometidas...

Sendo assim, devemos seguir as normas estaduais de cada Estado-Membro, de acordo com seus preceitos basilares.

Dr. Tadeu Moreira Campelo Filho – OAB/RS 65.853 e
Dra. Cristiane Gisele Mercante Garcia – OAB/RS 64.815

DISQUE DENÚNCIA - LIGAÇÃO ANÔNIMA
0800 510 4701
DELEGACIA DE ROUBO DE CARGAS-RS
ROUBO de cargas
APOIO
SETCERGS
Transporte&Logística
TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS
ESSENCIAL PARA TODOS

A ABTI entre mais de 40 convidados, prestigiou o jantar de confraternização do Sindimercosul, realizado no dia 30/12/2010. Estavam presentes entidades e representantes do setor do transporte.

O presidente e o vice-presidente da ABTI, José Carlos Becker e Francisco Cardoso participaram de reunião na sede da Onix Sat em Londrina – PR. Em pauta as novas tecnologias, estrutura e visitação técnica na sede da empresa.

Será realizada entre os dias 5, 6, 7 e 8 de abril a Conferência Internacional de Transporte. Grandioso evento na capital Argentina Buenos Aires, com a presença de importantes autoridades dos governos dos países do Mercosul, bem como do setor do transporte. A conferência terá como tema: "Desenvolvimento e integração. Desafios e oportunidades para a América Latina no mundo.

O presidente da Câmara de Vereadores de Uruguaiana, Ronnie Melo realizou visita na ABTI. Na oportunidade o presidente da entidade, José Carlos Becker expôs a ele os pleitos e os gargalos que sofre o setor de comércio exterior no município.

O presidente da ABTI, José Carlos Becker participou da visita do Governador do Estado na cidade de São Borja. O governador deu início ao calendário alusivo aos 50 anos da Campanha da Legalidade.

Em janeiro despediu-se de Uruguaiana o auditor fiscal da Receita Federal, Carlos Frederico de Miranda, que em Uruguaiana exercia o cargo de Delegado Substituto e Supervisor do Porto Seco. As entidades representativas do transporte organizaram um jantar de despedida e confraternização.

Fluxos de Caminhões

Dezembro / 2010

Transporte Rodoviário Internacional de Cargas nos Principais Pontos de Fronteira.

Pontos de Fronteira	Variação do acumulado ano atual / ano anterior			Variação do mês anterior com mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses /12 meses anteriores		
Porto	jan/dez-09	jan/dez-10	Variação	nov-10	dez-10	Variação	dez- 09	dez-10	Variação	jan/10-dez/10	jan/09-dez/09	variação
Barra do Quarai - BR / Bella Unión – UY												
Importação	58	62	6,90%	6	7	16,67%	11	7	-36,36%	62	58	6,90%
Exportação	132	309	134,09%	75	85	13,33%	4	85	2025,00%	309	132	134,09%
Total	**190**	**371**	**95,26%**	**81**	**92**	**13,58%**	**15**	**92**	**513,33%**	**371**	**190**	**95,26%**
Chuí – BR / Chuy - UY												
Importação	10.114	9.198	-9,06%	856	954	11,45%	880	954	8,41%	9.198	10.114	-9,06%
Exportação	14.599	15.326	4,98%	1.362	1.504	10,43%	1.311	1.504	14,72%	15.326	14.599	4,98%
Total	**24.713**	**24.524**	**-0,76%**	**2.218**	**2.458**	**10,82%**	**2.191**	**2.458**	**12,19%**	**24.524**	**24.713**	**-0,76%**
Dionísio Cerqueira – BR / Bernardo de Irigoyen - AR												
Importação	13.743	16.010	16,50%	1.279	1.246	-2,58%	1.012	1.246	23,12%	16.010	13.743	16,50%
Exportação	5.076	6.402	26,12%	675	683	1,19%	598	683	14,21%	6.402	5.076	26,12%
Total	**18.819**	**22.412**	**19,09%**	**1.954**	**1.929**	**-1,28%**	**1.610**	**1.929**	**19,81%**	**22.412**	**18.819**	**19,09%**
Foz do Iguaçu – BR / AR / PY												
Imp(PIA+PTN)	50.113	56.960	13,66%	5.240	4.470	-14,69%	3.689	4.470	21,17%	56.960	50.113	13,66%
Exp(PIA+PTN)	48.571	60.121	23,78%	5.116	5.012	-2,03%	4.268	5.012	17,43%	60.121	48.571	23,78%
Oper Noturna	43.862	27.044	-38,34%	3.466	2.191	-36,79%	3.944	2.191	-44,45%	27.044	43.862	-38,34%
Total	**142.546**	**144.125**	**1,11%**	**13.822**	**11.673**	**-15,55%**	**11.901**	**11.673**	**-1,92%**	**144.125**	**142.546**	**1,11%**
Guaira – BR / Salto del Guaira - PY												
Importação	12.163	8.128	-33,17%	1.106	634	-42,68%	1.617	634	-60,79%	8.128	12.163	-33,17%
Exportação	3.959	4.637	17,13%	129	107	-17,05%	142	107	-24,65%	4.637	3.959	17,13%
Total	**16.122**	**12.765**	**-20,82%**	**1.235**	**741**	**-40,00%**	**1.759**	**741**	**-57,87%**	**12.765**	**16.122**	**-20,82%**
Itaqui – BR / Alvear - AR												
Importação	6.412	6.042	-5,77%	518	521	0,58%	306	521	70,26%	6.042	6.412	-5,77%
Exportação	321	404	25,86%	16	30	87,50%	32	30	-6,25%	404	321	25,86%
Total	**6.733**	**6.446**	**-4,26%**	**534**	**551**	**3,18%**	**338**	**551**	**63,02%**	**6.446**	**6.733**	**-4,26%**
Jaguarão – BR / Rio Branco - UY												
Importação	11.450	12.764	11,48%	1.046	892	-14,72%	1.117	892	-20,14%	12.764	11.450	11,48%
Exportação	7.486	7.019	-6,24%	667	683	2,40%	588	683	16,16%	7.019	7.486	-6,24%
Total	**18.936**	**19.783**	**4,47%**	**1.713**	**1.575**	**-8,06%**	**1.705**	**1.575**	**-7,62%**	**19.783**	**18.936**	**4,47%**
Porto Xavier – BR / San Javier - AR												
Importação	9.830	13.952	41,93%	990	334	-66,26%	724	334	-53,87%	13.952	9.830	41,93%
Exportação	2.343	1.792	-23,52%	141	136	-3,55%	110	136	23,64%	1.792	2.343	-23,52%
Total	**12.173**	**15.744**	**29,34%**	**1.131**	**470**	**-58,44%**	**834**	**470**	**-43,65%**	**15.744**	**12.173**	**29,34%**
Quarai - BR / Artigas - UY												
Importação	2.496	2.480	-0,64%	270	225	-16,67%	244	225	-7,79%	2.480	2.496	-0,64%
Exportação	156	159	1,92%	27	18	-33,33%	31	18	-41,94%	159	156	1,92%
Total	**2.652**	**2.639**	**-0,49%**	**297**	**243**	**-18,18%**	**275**	**243**	**-11,64%**	**2.639**	**2.652**	**-0,49%**
S. Livramento – BR / Rivera - UY												
Importação	7.767	8.279	6,59%	764	860	12,57%	770	860	11,69%	8.279	7.767	6,59%
Exportação	7.423	6.718	-9,50%	581	652	12,22%	591	652	10,32%	6.718	7.423	-9,50%
Total	**15.190**	**14.997**	**-1,27%**	**1.345**	**1.512**	**12,42%**	**1.361**	**1.512**	**11,09%**	**14.997**	**15.190**	**-1,27%**
S. Borja – BR / Stº Tomé - AR												
Importação	33.253	40.075	20,52%	3.351	2.304	-31,24%	2.735	2.304	-15,76%	40.075	33.253	20,52%
Exportação	30.101	48.316	60,51%	4.611	4.196	-9,00%	3.151	4.196	33,16%	48.316	30.101	60,51%
Total	**63.354**	**88.391**	**39,52%**	**7.962**	**6.500**	**-18,36%**	**5.886**	**6.500**	**10,43%**	**88.391**	**63.354**	**39,52%**
Uruguaiana – BR / Paso de Los Libres – AR												
Importação	52.782	61.807	17,10%	5.462	4.850	-11,20%	4.894	4.850	-0,90%	61.807	52.782	17,10%
Exportação	86.553	100.556	16,18%	9.027	8.822	-2,27%	8.293	8.822	6,38%	100.556	86.553	16,18%
Total	**139.335**	**162.363**	**16,53%**	**14.489**	**13.672**	**-5,64%**	**13.187**	**13.672**	**3,68%**	**162.363**	**139.335**	**16,53%**

REVISTA Cenário do Transporte

SUA EMPRESA PODE ESTAR NA PRÓXIMA EDIÇÃO

DA REVISTA CENÁRIO DO TRANSPORTE.

ANUNCIE AQUI!

QUEM PARTICIPA, MULTIPLICA SOLUÇÕES!

Fone: (55) 3413-2828

Rua General Bento Martins, 2350 - Uruguaiana - RS

www.abti.org.br

ABTI

Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

Opinião do leitor sobre a Revista Cenário do Transporte.

Envie suas críticas, dúvidas ou sugestões para **imprensa@abti.org.br**

Contamos com a sua colaboração para melhorarmos.

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 · Marimex Inteligência Portuária · TAM Cargo · BR Transpetro · Brasil Governo Federal

MÍDIAS OFICIAIS

Breakbulk · Global · The Journal of Commerce · ITZ · ITJ · JTI · PIERS

Para informações sobre como expor:
Tel.: (55 11) 4689-1935
• intermodal@intermodal.com.br
www.intermodal.com.br