revista Cenário do Transporte

ANO X - EDIÇÃO 41 - 2016

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

Mala Direta Postal Básica
9912341225-DR/RS
ABTI
CORREIOS

ATIT

ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

Acordo que abriu caminho para o **Mercosul** ainda é atual, mas precisa ajustes para ampliar a integração.

Entre em contato conosco!
Estamos à disposição para atendê-lo.

Gladys Vinci
Gerência
internacional@abti.org.br
skype: internacional.abti

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

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

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

Juliane Quevedo
Registros e Licenças
atendimento@abti.org.br
skype: atendimento.abti
Ramal: 209

Indiara Teixeira
Comunicação
marketing@abti.org.br
skype: marketing.abti
Ramal: 202

Caroline Xavier Fialho
Recepção | Estagiária
abti@abti.org.br
skype: recepcao.abti
Ramal: 200

associacaoabti **abtint** **abti** **abti**

ATIT: precisamos olhar para 2050

Desde a publicação do texto original do ATIT passaram-se 46 anos... Precisamos avançar ainda muito mais.

Nesta nova edição de nossa revista, Cenário do Transporte, abordaremos a importância histórica do ATIT como marco regulatório anterior ao Mercosul e sua relevância para o transporte de cargas, já que é um dos instrumentos mais integradores de nossa região.

O seu texto original decorre de um processo iniciado em 1970, na I Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul e finalizado em 1989 na XVI Reunião, ocasião em que os ministros aprovaram o Convênio sobre Transporte Internacional Terrestre, recomendando a sua pronta ratificação mediante a assinatura de um Acordo de Alcance Parcial no âmbito da ALADI.

Desde a publicação do texto original, passaram-se 46 anos, e embora tenhamos atingido muitas metas preconizadas pelos legisladores da época, precisamos avançar ainda muito mais.

Para que possamos seguir avançando no processo de integração regional e seguir aumentando o volume de trocas comerciais, precisamos incrementar a produtividade e reduzir os custos de transporte.

Assim como os legisladores em 1970, tiveram uma visão de futuro, precisamos agora também entender os problemas do presente e trabalhar para que nas reuniões da Comissão do Artigo 16 do ATIT todos os países signatários se unam para reduzirmos os tempos de permanência em aduanas e os custos operacionais.

Não faz nenhum sentido reter um conjunto (cavalo-trator e semi-reboque) por dias ou semanas quando o que interessa para os órgãos fiscalizadores e intervenientes é a carga e ainda responsabilizar o transportador pelos impostos suspensos já que não é ele quem define o local de aduana.

Por isto, proponho, a Comissão do Artigo 16, para que aprove uma alteração do ATIT que quando exigido a permanência da carga em recinto alfandegado por mais de 12 horas que o cavalo-trator seja liberado e que a responsabilidade ou contratação de garantia ou seguro para cobertura dos impostos suspensos em trânsito aduaneiro sejam do consignatário ou importador da carga.

Daqui a pouco mais de três anos estaremos em 2020, mas precisamos já olhar para 2050.

Acredito que com estas duas alterações, promoveremos um enorme avanço para o aumento de produtividade e redução de custos, facilitando ainda mais o transporte rodoviário de cargas, integração e comércio entre os países signatários do ATIT.

A ABTI sempre atenta, juntamente com outras entidades, está trabalhando para o fim da cobrança da Taxa Migratória na Argentina, já que é o único país a cobrar e sem nenhum serviço em contra-partida.

Por fim finalizo com o lema de nossa entidade, "juntos seremos mais fortes".

Francisco Carlos Gonçalves Cardoso
Presidente da ABTI

Matéria de Capa

17

Como o Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT abriu caminho para a integração no Cone Sul da América.

Para continuar escrevendo esta história de sucesso, o Acordo precisa avançar, ser atualizado, e sobretudo cumprido plenamente pelos países signatários.

Reunião bilateral Brasil – Chile traz novas definições para o transporte.

06

Procomex estabelece prioridades para o ano que vem – fronteiras terrestres passam a fazer parte das propostas de facilitação do comércio exterior

12

ABTI participa de evento nacional do transporte realizado no RS

23

Sumário

ANO X – EDIÇÃO 41 – 2016

INTERNACIONAL
ABTI participa de missão oficial do Governo do RS na Argentina **07**

TRANSPORTE
Associação luta para reduzir taxas migratórias da Argentina **08**

EVENTOS
Amarração de cargas foi tema do 19º SIMERCO **09**

EVENTOS
Porto Alegre sedia 20º SIMERCO **10**

EVENTOS
Programa OEA e fiscalização das embalagens de madeira em pauta no 21º SIMERCO **11**

ENTREVISTA
O presidente da ATACI, Esteban Canteros, quer mais protagonismo do Transporte no SubGrupo 5 do Mercosul **13/15**

RECURSOS HUMANOS
O emprego do whatsapp como recurso de comunicação no ambiente de trabalho **24**

ESPAÇO CNT
A presença da Confederação na China, através de um escritório em Pequim **25**

LEGISLAÇÃO
O descompasso das taxas migratórias argentinas e o ATIT **26/27**

ASSOCIADOS
Fedex compra TNT: surge a maior empresa mundial do setor **28**

INOVAÇÃO
Como os slip sheets podem substituir os paletes com economia **30/31**

TRANSPORTE
Greve dos auditores fiscais provoca aumento do frete em Foz do Iguaçu **31**

TRANSPORTE
CNT lança Anuário do Transporte com radiografia completa do setor **32**

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

DIRETORIA EXECUTIVA
Presidente
Francisco Carlos G. Cardoso
Vice-Presidente
Glademir Zanette
Diretor Administrativo
Luiz Alberto Garcia dos Santos
Diretor Técnico
Jorge Antônio Lanzanova
Diretor de Assun. Políticos
Marcelo Cesar Gonçalves
Diretores de Relações Institucionais
Urubatan Helou
Sergio Maggi Junior

CONSELHO DIRETOR
Diretores
Sérgio Mário Gabardo
Carlos Alberto Benitez
Clóvis Dall'Agnol
Lenoir Gral
Juan Carlos Castro Pastor
Fernando Cordenonsi
Osni Roman

CONSELHO FISCAL
Presidente do Conselho Fiscal
Paulo Cesar Maia Oliveira
Conselheiro Fiscal Efetivo
José Paulo Silveira
Valmor Scapini
Conselheiro Fiscal Suplente
José S. Schwanck
Vilmar Lizot

CONSELHO EDITORIAL ABTI
Diretor Administrativo
Luiz Alberto Garcia dos Santos
Gerente Executiva
Gladys Vinci
Secretária Executiva
Gladenir Vargas
Relações Públicas
Indiara Teixeira

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

PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃO
Plus Comunicações

ARTE
Andrea Alves

IMPRESSÃO
Kunde Indústrias Gráficas Ltda.

Tiragem desta Edição
3.000 exemplares

Reunião com Chile define acordos

A Reunião Bilateral entre Brasil e Chile dos Organismos de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT ocorreu nos dias 24 e 25 de agosto em Santiago do Chile, com a presença de representantes de entidades, órgãos fiscalizadores, cooperativas e empresas privadas.

O encontro foi conduzido pelos chefes das delegações, Noboru Ofugi, assessor técnico do Transporte Internacional da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e Roberto Santana Muñoz, chefe da Divisão de Normas e Operações juntamente com os demais integrantes de ambos os países.

A gerente executiva da ABTI e representantes das empresas associadas Gafor Logística, Borghetti Logística, Cootrafrol e Cootranscau participaram da reunião. A Confederação Nacional do Transporte – CNT foi representada por Rafael Viveiros, diretor de Relações Institucionais

Entre as definições obtidas destaca-se que os veículos de carga já habilitados com mais de 28 anos, poderão prestar serviços ao transporte internacional até dezembro de 2018. Com relação às multas por excesso de peso, ficou acordado que as infrações serão sancionadas de acordo com a legislação de trânsito de cada país. Não será mais necessária a licença ocasional para semirreboques com quatro eixos, agora está autorizada a inclusão na licença definitiva.

Foi proposta pela ABTI uma das modalidades possíveis para o intercâmbio de tração que poderia atender uma grande parte do mercado internacional. A sugestão está sendo analisada pela delegação chilena e será tema de pauta da próxima reunião. Ainda a delegação brasileira solicitará um parecer técnico jurídico para verificar a possibilidade de contratação de seguros em outros países do Grupo.

Reunião preparatória subsidiou encontro

A reunião preparatória, promovida pela ABTI, ocorreu em 11 de agosto, em Porto Alegre/RS, tendo sido coordenada por Francisco Cardoso, presidente da Entidade, contando com a participação de representantes das empresas Gafor, Braspress, Athrol e Gabardo, sócias da ABTI. Representando a ANTT participaram Marcelo Prado, diretor, e Marcos Antônio Neves, coordenador do Transporte Internacional. A associação subsidiou o encontro com informações sobre os problemas.

A questão de peso e medidas de veículos foi um dos destaques, ressaltando-se que isso ocorre porque o Chile não aderiu as referências do Mercosul para o transporte. O seguro internacional foi outra abordagem debatida, assim como a autorização de veículos semirreboques de 4 eixos e a idade de veículos. Marcelo Prado reconheceu a importância da preparação ao encontro, destacando que a ABTI é uma instituição séria quer colaborar com a ANTT.

ABTI integra comitiva do Governo do RS em missão oficial na Argentina

Atento ao fato de que a Argentina é o maior parceiro do Rio Grande do Sul no Mercosul, tendo sido em 2015 o segundo principal destino das exportações gaúchas (7,26% das exportações totais) e a principal origem de importações do estado (18,47% das importações totais), o Governo do RS realizou uma Missão no país vizinho entre os dias 15 e 17 de agosto, liderada pelo governador José Ivo Sartori, com a participação de representantes do legislativo e executivo, federal e estadual, presidentes e representantes de entidades de classe. A ABTI esteve representada por Gladys Vinci, gerente executiva da Associação.

O Governo do RS buscou novos acordos bilaterais entre os setores produtivos do estado com as províncias argentinas, visando ampliar as relações comerciais.

Foto: Luiz Chaves/Palácio Piratini

Governo argentino não pretende construir novas passagens de fronteira com o RS

No dia 17 de agosto Vinci participou da reunião com o secretário de Planejamento de Transporte do Ministério dos Transportes, Gérmán Bussi, para tratar de temas ligados à infraestrutura regional. O senador Lasier Martins e o deputado federal Luiz Carlos Heinze indagaram sobre projetos das novas pontes internacionais nas fronteiras com o Rio Grande do Sul (Itaqui, Porto Xavier e Porto Mauá). O engenheiro Ricardo Gattoni, *Asesor Técnico del Administrador General de la Dirección Nacional de Vialidad*, salientou que, segundo as pesquisas realizadas, a construção seria inviável economicamente, pois um levantamento aponta um fluxo com uma média de até 67 veículos por dia, considerando de passeio e de cargas.

A gerente executiva da ABTI ressaltou que "as pontes citadas são importantes para o desenvolvimento regional, porém destacou a importância de não se deixar de dar atenção aos passos fronteiriços já existentes. É necessário que a infraestrutura esteja preparada para atender ao comércio exterior, tornando a fronteira um ponto ágil e eficiente para que as cargas ingressem com segurança e cheguem a destino com a rapidez que nossos países necessitam. As exportações são os pilares que ajudaram a sair da crise econômica em que nossos países estão inseridos. A integração é o eixo estruturante para o nosso desenvolvimento regional", conclui ela.

ABTI questiona aumento das taxas migratórias

Ministro Otávio Brandelli (esq.) recebeu o presidente da ABTI

No dia 22 de agosto um Decreto da *Dirección Nacional de Migraciones* N° 059/2016 anunciou o aumento de 500% para a taxa de migração dos motoristas de transporte de cargas ao ingressarem na Argentina. A taxa que até então era de $ 50,00, a partir de 23 de setembro seria $ 300,00 por veículo de carga.

Inconformados com a medida do governo argentino, os transportadores internacionais, representados pela ABTI, foram em busca da revogação do Decreto, solicitando a intercessão das autoridades brasileiras. Francisco Cardoso, presidente da Associação, agendou reuniões com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) e Ministério das Relações Exteriores (MRE). Durante as reuniões, a entidade foi acompanhada pela Diretoria de Relações Institucionais da Confederação Nacional do Transporte (CNT). No MRE, a entidade foi recebida pelo ministro Otávio Brandelli da Subsecretaria da América Latina e Caribe do MRE e pelo conselheiro Daniel Nogueira Leitão, chefe da Divisão de Coordenação Econômica e Assuntos Comerciais do Mercosul. Cardoso expôs as dificuldades que o setor tem passado, incluindo ainda as multas confiscatórias por CITV.

Ana Lúcia Oliveira Gomes, coordenadora Geral da ALADI e MERCOSUL e Luiz Alfredo Mello Vieira, analista de Comércio Exterior do Departamento de Negociações Internacionais, surpreenderam-se com as taxas impostas pela Argentina e pelo Paraguai, que oneram as exportações brasileiras.

O presidente da ABTI também reuniu-se com Marcelo Vinaud Prado, diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, pedindo um posicionamento formal da Agência junto às autoridades do país vizinho.

No MDIC Cardoso voltou a reivindicar que o transportador rodoviário de cargas internacionais seja reconhecido como "Exportador de Serviços".

Desdobramentos levam a encontros em Buenos Aires

Ainda na busca do objetivo de reverter a decisão da *Dirección Nacional de Migraciones*, o presidente da ABTI e a gerente executiva Gladys Vinci, no dia 13 de setembro mantiveram reuniões com o embaixador do Brasil na Argentina e com dirigentes da *FADEEAC – Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas*. A Federação argentina logrou obter uma reunião com as autoridades da área de migração e como resultado parcial, obteve-se um recuo no Decreto, que aumentou não para 300 pesos, mas sim para 100 pesos, pelo período de 180 dias, enquanto o assunto volta a ser analisado em todas as suas consequências.

A ABTI ressalta que os acordos internacionais têm como principal finalidade estimular o fluxo comercial, contribuindo com o desenvolvimento sustentável dos países integrantes. A taxa cobrada unicamente pela Argentina quebra o Acordo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT).

A Associação persistirá no intento de revogar totalmente o Decreto N° 959/2016, pois o aumento estabelecido prejudica a integração e desenvolvimento entre os países do Mercosul.

19º SIMERCO aborda alterações na amarração de cargas

O 19º Seminário Itinerante do Mercosul – SIMERCO ocorreu no Sest Senat em Uruguaiana tendo como pauta principal a Amarração de Cargas. O tema foi abordado pelo inspetor da Polícia Rodoviária Federal do Rio Grande do Norte, Daniel Spinelli. O palestrante versou sobre as atualizações da Resolução do CONTRAN N° 552/2015, alterada pela Resolução N° 588/2016 que entrará em vigor em 2017. A nova normativa do CONTRAN determina que os veículos fabricados a partir de 01 de janeiro de 2017 deverão possuir dispositivos de amarração de acordo com as especificações da resolução. Mas estes dispositivos também serão exigidos dos caminhões fabricados até 31 de dezembro de 2016, que terão um ano mais de prazo para cumpri-la. O palestrante também apresentou exemplos de cargas específicas e as formas adequadas para a amarração.

Spinelli assinalou que o objetivo da divulgação é informar para prevenir autuações, assim como viabilizar o prazo necessário para a adaptação da frota.

O Seminário teve também uma abordagem sobre Direção Defensiva, feita pelo instrutor do Sest Senat, Edison Silveira. Ele enfocou formas de prevenção de acidentes de trânsito. O evento promovido pela ABTI teve o apoio da Polícia Rodoviária Federal, Sest Senat, Secretaria Municipal de Segurança e Trânsito e concessionária Elog Logística.

65 anos atrás. Muitos anos à frente.

Somos feitos de experiências e qualidade. Se estamos aqui hoje, é porque há 65 anos, profissionais realmente comprometidos, vem oferecendo aos nossos clientes o melhor em impressão. Olhamos para trás e para frente ao mesmo tempo. Pois desde o primeiro dia fomos vanguardistas. E continuamos assim, crescendo para anunciar um futuro de mais valor e reconhecimento. Primando sempre pela satisfação de nossos clientes.

65 ANOS

www.kunde.com.br

Kunde Indústrias Gráficas Ltda.

Av. Rio Branco 645 - Centro - Santa Rosa RS
Fone: 55 3512.5550 - vendas@kunde.com.br

Programa OEA e Projeto Canal Verde são temas do 20º SIMERCO

A ABTI promoveu no dia 13 de julho, em Porto Alegre/RS, o 20º SIMERCO – Seminário Itinerante do Mercosul. O evento foi realizado em parceria com o SETCERGS – Sindicato das Empresas de Transporte e Logística do RS, entidade promotora da TranspoSul, sendo parte do programa do Congresso, que se realizou no Centro de Eventos da FIERGS.

O Seminário abordou dois temas: Operador Econômico Autorizado e o Projeto Canal Verde Brasil.

Elaine Costa , Analista Tributária da RFB, apresentou o Programa OEA, que é uma certificação concedida pelas aduanas aos operadores de Comércio Exterior, tendo como base a confiabilidade. Ela explicou que este Programa já está operando em 62 países, desde 2014, sendo que outras 16 nações estão em fase de implantação, entre elas o Brasil. Costa estabeleceu os vínculos desta iniciativa com o interesse da Organização Mundial do Comércio em desenvolver a facilitação do comércio internacional, a partir de diretrizes da Organização Mundial de Aduanas. No Brasil o Programa está fazendo foco na segurança física da carga e nas obrigações tributárias e aduaneiras. A meta do governo brasileiro é de que em 2019, 50% das importações/exportações do país já sejam processadas através de Operadores Econômicos Autorizados. Elaine Costa acrescentou que atualmente 12% já são movimentadas por este sistema. Sua explanação buscou demonstrar que a implantação do módulo Segurança do OEA (o primeiro que se deve adotar) é simples, dispensando até mesmo a contratação de uma consultoria para fazê-lo. Ela destacou os benefícios para as transportadoras, pois o Programa encoraja a redução de riscos, ao mesmo tempo em que a eficiência premia os operadores até mesmo com uma considerável redução nas inspeções aduaneiras (veja quadro). Finalizando, Elaine Costa frisou que o Programa OEA é uma quebra de paradigma dentro da Receita Federal do Brasil.

Pilares do Programa OEA
• Padronização
• Simplificação
• Harmonização
• Modernização

Benefícios para participantes do Programa
• Exportações: redução de inspeções de 8% para 1,5%
• Importações: redução de inspeções de 10% para 2,5%

Projeto Canal Verde Brasil

Coube a João Paulo Souza, gerente de Fiscalização da ANTT

apresentar o projeto de fiscalização eletrônica em rodovias que vai promover uma integração de

dados. Basicamente o Canal Verde consiste na leitura por câmeras da passagem do veículo, gerando um conjunto de informações do transporte, com efeitos para as fiscalizações tributárias. Em setembro de 2016, 55 pontos de leitura entraram em funcionamento no Brasil. Desde o início do Canal Verde 10 milhões de veículos já passaram por sistema de fiscalização já em funcionamento. Souza ressaltou que cidades como Uruguaiana, Jaguarão e Foz do Iguaçu estão incluídas no projeto, dentro de uma interpretação de fiscalização internacional eletrônica. Segundo ele, o projeto reduz os custos logísticos do Brasil, sendo que a prioridade está sendo a implantação em portos secos. O executivo da ANTT definiu o Canal Verde como um "grande observatório logístico do Brasil".

Ao final das explanações forma encaminhadas questões aos painelistas. Francisco Cardoso, presidente da ABTI, destacou que as apresentações demonstram o esforço do setor público em se alinhar com os interesses do setor privado, reduzindo custos para todos: "há tempo ansiamos por redução de tempo, custos e processos, e hoje pudemos ver que o governo está trabalhando nestas questões", concluiu Cardoso, agradecendo a presença dos participantes no SIMERCO.

Uruguaiana sedia 21º SIMERCO

As palestras técnicas do 21º Seminário Itinerante do Mercosul tiveram como objetivo principal ampliar o conhecimento dos temas na fronteira oeste do RS. O evento transcorreu em 06 de outubro, no Teatro Municipal de Uruguaiana/RS, durante o 10º Logicom. Luiz Alberto Garcia, diretor Gladys Vinci, gerente executiva, representaram a ABTI no Simerco. Raúl Rodolfo Zaffaroni, chefe da Aduana de Paso de los Libres na Argentina (AFIP) e Esteban Canteros, presidente da *Asociación de Transportistas Argentinos de Carga Internacional (ATACI)*,também participaram do evento.

O Programa OEA foi apresentado por Elaine Costa, analista tributária da Receita Federal do Brasil. Ela abordou os benefícios em ser certificado como Operador Econômico Autorizado, e quem pode participar dele. Ela ressaltou que empresas de transporte de todos os portes se inscrever no programa, que é voluntário. As empresas certificadas tem tratamento aduaneiro prioritário das cargas, redução de custos, simplificação de procedimentos, redução

do retrabalho e previsibilidade de operações, entre outros benefícios, acrescentou Costa. O site da Receita Federal tem um espaço específico para o Programa, que deve ser consultado para ter informações mais detalhadas.

No contexto das abordagens do Programa, durante o evento Gelson Guedes de Moura, da Tito Global, recebeu uma homenagem pelo excelente resultado no Exame de Qualificação Técnica para Certificação do Despachante Aduaneiro como Operador Econômico Autorizado - OEA. Ele alcançou a maior nota do RS e a segunda maior do país, sendo ainda, o primeiro uruguaianense a passar no exame.

O segundo tema do 21º Simerco foi a fiscalização das embalagens de madeira, com apresentação de Carlos Goulart, coordenador de Fiscalização e Certificação Fitossanitária Internacional do MAPA. A legislação preconiza três tipos de tratamentos para as mesmas: tratamento térmico, brometo de metila e dielétrico micro-ondas. Goulart explicou o impacto social dos prejuízos que as pragas podem trazer para a indústria florestal e a necessidade da manutenção da biodiversidade. Segundo ele, dos três procedimentos homologados, o brometo de metila é o menos aconselhado devido ao alto poder tóxico.

Procomex define prioridades para 2017

O Procomex – Aliança Pró-Modernização Logística de Comércio Exterior mediante um processo de consulta aos seus sócios, definiu suas prioridades de trabalho para o ano de 2017. A instituição tem 56 propostas de ação catalogadas, com abrangência em todos os protagonistas do comércio exterior, inclusive o transporte rodoviário internacional de cargas, cuja representação é feita pela ABTI – Associação Brasileira de Transportadores Internacionais.

Os organismos públicos federais, como a Receita Federal do Brasil, a ANVISA, o Ministério da Agricultura, o Ministério do Desenvolvimento da Indústria e Comércio Exterior, entre outros, são as instituições mais apontadas na busca de melhorias que facilitem as exportações/importações do País. Portos, aeroportos e postos de fronteira são os locais onde os entraves mais se apresentam, mas as questões a serem resolvidas permeiam múltiplas frentes, inclusive a legislação.

Um exemplo destas dificuldades é a desatualização do Decreto 1248/72 e IN 1152/2011 que estabelecem conceitos e regras que vem sendo aplicadas com base nas exportações ocorridas em 1970, em descompasso com o atual cenário. As empresas exportadoras almejam um redesenho da legislação federal, incluindo tratamento tributário para quebras de produtos em armazenagem e transporte, entre outros aspectos.

Francisco Cardoso, presidente da Associação, participou da reunião do Procomex realizada em São Paulo no dia 19 de setembro. Segundo ele foi deliberada a inclusão das fronteiras terrestres com a Argentina e o Uruguai nas propostas de facilitação do comércio exterior. Cardoso explica que anteriormente o enfoque predominante dos trabalhos considerava portos e aeroportos. O presidente da ABTI também relatou que um código de ética – conduta foi aprovado pelo Conselho.

"Esperamos do governo argentino uma orientação clara e precisa sobre os rumos do Mercosul"

Esteban Canteros
Presidente da ATACI

Esteban Canteros é graduado em Psicologia. Há 35 anos atua no transporte e no comércio exterior, sendo despachante aduaneiro desde 1980. O empresário e líder setorial ampliou sua participação no transporte internacional a partir de 1990, quando se iniciou o processo de desregulamentação dos permisos internacionais entre Argentina e Brasil. Neste contexto se integrou a ATACI – Asociación de Transportistas Argentinos de Carga Internacional, participando de sua representação no Subgrupo de trabalho nº 5 do Mercosul.

A ATACI foi fundada em 10 de dezembro de 1984 com o propósito de defender os interesses das empresas do setor, representar seus associados nos órgãos oficiais e privados, melhorar a participação da frota argentina no mercado internacional de fretes, e prestar assistência técnica, legal e administrativa que facilite a gestão das empresas. A Entidade tem 40 empresas associadas.

Cenário do Transporte - Como o Sr. avalia o ATIT? Ele corresponde às necessidades dos transportadores de seu País?

Esteban Canteros - Desde a sua assinatura e entrada em vigor, o ATIT é o corpo legal que regula o transporte internacional no âmbito dos países do Cone Sul da América Latina que integram a ALADI. Posteriormente foi incorporado em sua totalidade ao marco legal do Mercosul, como objetivo de ordenar o transporte no proceso de integração desta Região. Seus resultados, em geral, são positivos. No mesmo tratado foi contemplado o mecanismo de recepção das necessidades dos transportadores, de tal maneira que o setor público incorpore a esta normativa as mudanças necessárias em função da capacidade de adaptação e potencialidade dos transportadores, que com criatividade e sacrifício desenvolveram sua atividade empresarial num ambiente de crescente complexidade do processo de relações políticas e comerciais recíprocas.

P - Presentemente quais são os principais desafios do Transporte Internacional na Argentina?

R - Nossos desafios são alcançar maior competitividade nos custos para atingir a participação de mercado que nos toca no transporte internacional, agilidade e facilitação nas fronteiras nos portos de ingresso e saída do país, além de uma relação intermodal mais amigável.

P - O que os transportadores esperam do novo governo de seu País?

R - Primeiramente desejamos o êxito do governo, que representaría o êxito das políticas de Estado em benefício do povo argentino. Segundo, esperamos do governo uma orientação clara e precisa sobre os rumos do Mercosul. Terceiro, almejamos um incremento da comunicação através de um diálogo empático pelo qual possam ser escutadas nossas necesidades, em função da experiencia de gestão que temos, e não meramente como uma pressão setorial.

P - Diante dos demais protagonistas do Transporte Internacional, sobretudo no Mercosul, os transportadores argentinos são competitivos?

R - A Argentina precisa, e deu início a um processo de ordenamento de suas variáveis macroeconômicas. Devemos ser competitivos para que a integração regional beneficie aos transportadores argentinos. Neste aspecto, todos os setores econômicos tem uma tarefa pendente. E o governo também.

P - Quais são as principais dificuldades enfrentadas pelos transportadores argentinos no Brasil?

R - As dificuldades dos transportadores internacionais do Mercosul são comuns a todos os países que o integram, e se focam no que especialmente o ATIT e o Mercosul devem resolver. Precisamos incrementar quantitativa e qualitativamente as normas comunitárias, pois sua ausência habilita a aplicação das leis internas de cada país com o qual os marcos regulatórios do nosso setor, e da atividade comercial em geral do bloco econômico, se multiplicam pela quantidade de países onde transportamos. Deve-se evitar a permanente superposição de leis, que tanto prejudica ao setor. Para tanto, há que se cumprir as normas que surgem do SGT 5, que abrange a todos os países membros do Tratado de Assunção.

"É importante que o setor privado tenha participação dentro do Subgrupo do Mercosul, mas ela deve ser mais interativa e com resultados mais rápidos"

P - Como o Sr. analisa a capacidade de diálogo das autoridades brasileiras com empresas argentinas do segmento?

R - Existe capacidade de diálogo de parte das autoridades brasileiras de transporte, assim como dos demais países. O eixo principal da questão é a natureza de nossos problemas, que em muitos casos devem ser resolvidos no âmbito de outros organismos e instituições dos Estados Parte do Mercosul, e não apenas dentro da jurisdição do Transporte. Há tempo o setor privado do transporte internacional precisa interagir com um só organismo estatal de cada país, no qual estejam representados todos os organismos de controle e regulação do comércio, que afetam ao transporte internacional, desde o aduaneiro até o sanitário, o migratório, entre outros.

P - Que análise pode ser feita do Condesul? Ele cumpre bem seu papel?

R - O Condesul foi uma conquista do setor privado do transporte: devemos fortalecê-lo. Entendo que o caminho é afiançar sua participação de uma forma mais interativa com as autoridades dos países do SGT 5, de tal modo que não se limite a apresentação de um documento escrito em cada reunião

A ATACI representa o transportador rodoviário internacional de cargas da Argentina

do SGT 5 que dá conhecimento de sua posição sobre os temas consonantes da mesma, senão participando das deliberações com voz e sem voto. É importante que o setor privado tenha participação dentro do Subgrupo do Mercosul, mas ela deve ser mais interativa e com resultados mais rápidos.

P - Quais os serviços que a ATACI presta aos seus sócios?

R - A Associação destaca-se por ações como:

- Realização de gestões diante da autoridade de aplicação do ATIT, da Subsecretaria de Transportes da Argentina, propondo soluções para a facilitação do Transporte internacional;
- Realização de gestões frente a Secretaria de Transporte do País;
- Realização de gestões diante dos diferentes organismos intervenientes nas operações de Comércio Exterior que afetam o transporte internacional, tais como: Administración Federal de Ingresos Publicos – AFIP; Direccion General de Aduanas – DGA –, Instituto Nacional de Alimentos – INAL –, Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria – SENASA –, Ministerio del Interior de la Nación, Direccion Nacional de Fronteras, Direccion Nacional de Migraciones, etc:
- Oferece seu centro de Registro Único de Transporte Automotor – Ruta, no qual devem registrar-se todos os veículos de transporte de carga;
- Assessora os empresários do setor em todos os temas de natureza institucional que sejam necessários, com informação e ações que sejam pertinentes;
- Informa sobre toda a legislação que afeta ao transporte internacional, tanto na Argentina como nos demais países da Região;
- Divulga os avanços tecnológicos que ocorrem em outros países e regiões do mundo, e que poderiam ser aplicados às empresas argentinas;
- Ouve as opiniões e ideias dos empresarios para gerar debates sobre temas de interesse que possam ser levados para as autoridades nacionais, e aos colegas do Mercosul, no ámbito do SGT 5;
- Fica à disposição do associado para atender requerimentos e agilizar soluções aos seus problemas quando seja possível.

"O Condesul foi uma conquista do setor privado do transporte"

P - As autoridades argentinas possuem boa sintonia com a Associação?

R - Sim, existe sintonia. É a base imprescindível para avançar na busca de objetivos melhores. Somos totalmente partidários do diálogo com todos os setores, e claramente com as autoridades, para avançar em soluções compartilhadas.

P - O Mercosul completou 25 anos em 2016. Que balanço pode ser feito desta união, do ponto de vista dos empresários de seu país, sobretudo do transporte?

R - O balanço é positivo. Atualmente esperamos uma clara manifestação de vontade política dos líderes para a integração regional comercial e aduaneira, facilitando o comércio e portanto o transporte internacional mediante processos modernos e inteligentes de controle.

P - Os recentes problemas políticos do Brasil tem causado inquietação no seu meio empresarial?

R - Lamentavelmente, em qualquer país do mundo, a situação pela qual passou o Brasil é inevitável que afete as atividades do processo comercial. Fazemos votos, junto ao povo brasileiro, para que as decisões tomadas proporcionem beneficios que resultem em aumento do comercio na Região e, portanto, do transporte. A estabilidade política e o crescimento econômico de nossos países sempre traz benefícios para que haja maior intercâmbio, e melhor qualidade de vida aos cidadãos.

P - Em quais aspectos a ATACI e ABTI mais devem trabalhar juntos para melhorar o desempenho do setor, reciprocamente?

R - ABTI e ATACI trabalham juntas por imposição dos problemas que são comuns aos transportadores internacionais. A tendencia é de que devemos prosseguir com os processos de consultas e ações que possibilitem a solução dos problemas que são comuns no dia-a-dia dos transportadores, assim como trabalhar em conjunto propondo leis comuns de aplicação bilateral com o Brasil, ou no âmbito do Mercosul. Estar em contato permanente e considerar alternativas para os problemas que vão se apresentando sempre é positivo, e propiciam uma visão mais complementar do que as soluções individuais.

Nele, tudo é muito: muita força, muito conforto e muita economia.

Axor. Robustez com baixo custo operacional.

Econfort

- Econômicos, confortáveis e fortes

Tecnologia e robustez

2 versões de cabine
Disponibilidade de suspensão a ar de 4 bolsas no eixo traseiro
2 versões entre-eixos: 3.300 mm e 3.600 mm

Cabine mais prática e confortável

- Cama com opção king size
- Câmbio automatizado MercedesPowerShift
- Banco pneumático e ergonômico com várias regulagens

+ Rastreador e bloqueio integrados à eletrônica do veículo
+ Avaliação de desempenho de cada motorista
+ Telediagnóstico e estado técnico do veículo

Alguns itens apresentados podem ser opcionais. Consulte um concessionário Mercedes-Benz.

MercedesBenzCaminhoes CRC: 0800 970 9090 | www.mercedes-benz.com.br

Mercedes-Benz
A marca que todo mundo confia.

O ATIT fundamenta o Transporte no Mercosul

O Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT foi assinado por Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai em 1° de janeiro de 1990. O Acordo é um instrumento regulador da prestação de serviços de transporte terrestre rodoviário, tanto de cargas quanto de passageiros, regulamentando também o transporte ferroviário. Ele é resultado de um trabalho de 19 anos, desenvolvido nas reuniões de Ministros de Obras Públicas e Transporte dos Países do Cone Sul, que ocorreram 16 vezes ao longo deste tempo, a partir de 1970. O ATIT foi amparado no Artigo 14 do Tratado de Montevidéu 1980 (TM80) da ALADI-Associação Latino-Americana de Integração, que é um organismo intergovernamental com sede na cidade de Montevidéu, no Uruguai, e conta com 13 países membros. Atualmente compete a ALADI a direção e secretaria do ATIT, organizando as reuniões dos países membros envolvidos neste Acordo, que funciona como uma "constituição para o transporte".

O Acordo está dividido em quatro capítulos, sendo que os dois últimos versam sobre o transporte ferroviário. Conta ainda com quatro anexos que especificam assuntos aduaneiros, aspectos migratórios, de seguros, infrações e sanções.

Nos dois primeiros capítulos, que tem reflexos diretos no transporte rodoviário, o conteúdo do acordo ajusta o transporte direto de um país a outro, assim como o trânsito para um terceiro. Um aspecto de base para o caráter empresarial, consta no art.7º, que veda veículos de transporte rodoviário habilitados por um dos países signatários a realizar transporte local em território dos outros países. O art. 14º faculta aos países realizar acordos bilaterais ou multilaterais, desde que alinhados à concepção original do Acordo. A obtenção de licenças, com fundamento na visão de reciprocidade entre os países, também é conteúdo básico nestes capítulos, bem como as inspeções mecânicas exigidas em cada país, que devem ser reconhecidas por todos os signatários.

O ATIT serviu de base para as tratativas relacionadas ao transporte quando da implantação do Mercosul, que ocorreu em data muito próxima à sua assinatura. Porém o Mercosul avançou estabelecendo acordos específicos, como o de

Transporte de Produtos Perigosos e o Acordo sobre Trânsito.

Após a implantação da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, em fevereiro de 2002, as competências para negociação e aplicação dos acordos de transporte e seus desdobramentos, seja no Mercosul (SGT 5), seja no ATIT, passaram a ser de sua responsabilidade.

O Acordo necessita atualizações na visão da ANTT

Na avaliação de Marcos Antônio das Neves, coordenador de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – SUROC da ANTT, o Acordo de Transporte Internacional Terrestre foi um instrumento que permitiu o tráfego de cargas, por rodovias ou ferrovias, sob legislações únicas a grandes rasgos. "Quando formalizado, possibilitou eliminar entraves que deixavam veículos parados em fronteira por semanas. Conceitos, regras, modalidades ficaram definidos a partir da sua assinatura", frisa ele, que por outro lado reconhece que o Acordo necessita ser atualizado, aproximando-se mais ao mercado de comércio exterior no Mercosul contemporâneo. O coordenador pondera que, assim como em outros setores, as operações diversificaram-se acompanhando as tendências mercadológicas. "A sua essência é adequada, as suas premissas de isonomia e reciprocidade permitem igualdade de condições para todos os operadores", complementa.

Neves destaca o ATIT como uma referência, tanto que foi adotado pelo SGT-5 como regulamentação básica para o transporte entre os países membros do Mercosul.

Para o coordenador o ATIT foi um avanço, permitiu ampliar o mercado de empresas, foi além das fronteiras. Ele propiciou um aumento de negociações que não tinham sido desenhadas nos projetos futuristas do Mercosul: "ele é a base do Mercosul. Apesar de precisar de ajustes, o Acordo atende à maioria das necessidades dos transportadores e embarcadores", avalia ele.

Quanto ao nível de diálogo entre os países signatários do ATIT, Neves pondera que como todo relacionamento entre pessoas existem altos e baixos, mas a premissa da integração e bom senso prima sobre interesses específicos.

Marcos Antônio das Neves

Como representante da Agência Nacional de Transporte Terrestre, o coordenador conclui relatando que a entidade está na constante procura de melhorias de processo de integração, pela perspectiva do transporte. Mas ele reconhece que nem sempre se tem o êxito desejado, pois os Acordos dependem da concordância de todos os países membros.

ABTI aponta lentidão nas mudanças

O presidente da ABTI, Francisco Cardoso, entende que o ATIT foi um importante avanço, tendo produzido muitos resultados para todas as economias envolvidas. "O Acordo já tem mais de 25 anos de existência, e durante este tempo muita coisa mudou, sendo natural que tenhamos novas demandas e soluções sejam necessárias", analisa o dirigente.

Francisco Cardoso, presidente da ABTI

O aumento da segurança, a agilização e redução do tempo de permanência de veículos em fronteiras, são dois aspectos fundamentais que o setor empresarial de transporte de cargas entende que necessitam ser mudados, visando à redução de custos das exportações/importações.

Cardoso enumera outras melhorias:

1- O setor convive com a exigência de um conhecimento de embarque e manifesto de cargas (MIC) impressos. Um MIC eletrônico e integrado aos sistemas eletrônicos das aduanas e órgãos intervenientes dos países signatários deveria ser o suficiente para o controle e fiscalização do transporte de cargas;

2- Controla-se o veículo trator, quando deveria ser controlado o semirreboque, que é o equipamento que transporta a carga. Esta visão de controlar o caminhão trator aumenta os custos operacionais de transporte já que exige um grande número de equipamentos atrelados aos semirreboques, que ficam quase 2/3 do tempo da viagem em

aduanas. O modal marítimo ensina que devemos controlar e fiscalizar o "container" e não o navio;

3- Falta uma visão isonômica do modal rodoviário ao modal marítimo e aéreo: quando é encontrando alguma droga ou contrabando em um caminhão, o veículo e carga são apreendidos e a transportadora e sócios respondem a processos judiciais. Já no modal aéreo e marítimo, o navio e avião não ficam retidos, e é aberto um processo investigativo para apurar os verdadeiros implicados e culpados, que podem ser outros, que não a empresa e seus sócios;

4- As garantias dos impostos suspensos devem recair sobre o importador da carga, já que é ele que tem a opção de eleger entre a aduana de ingresso ou de destino. Atualmente as garantias recaem sobre o transportador, que tem o veículo apreendido até o pagamento dos impostos suspensos, estabelecendo uma injusta transferência de responsabilidades.

Na avaliação do presidente da Associação, a ANTT tem sido uma grande parceira do setor privado (cargas e passageiros) e tem representado muito bem os interesses do governo, investidores e cidadãos brasileiros diante das tratativas do ATIT, ainda que o diálogo entre os países signatários avança com lentidão: "temos pautas que estão em discussão há muitos anos, e que pelo tempo que já nos debruçamos, já deveriam estar resolvidas" arremata Cardoso.

O empresário conclui ressaltando que o ATIT e as interlocuções do SGT 5 do Mercosul devem ter convergência. Ele destaca que os transportadores internacionais sempre trabalham de forma otimista e incentivam aos representantes dos governos do SGT-5 para que avancem com celeridade na solução de pendências que venham a agilizar e reduzir o custo e tempo de viagem do transporte de cargas.

Empresário deseja que todos os países respeitem o Acordo

A visão de que o ATIT possibilita as empresas que operam no TRIC terem o mesmo tratamento em qualquer um dos sete países signatários do Acordo não corresponde à realidade, é o que afirma Danilo Guedes, diretor da ABC Cargas. "Lamento que nem todos os países apliquem o ATIT, pois seria excepcional se assim o fizessem. Muitos adotam sua norma interna, dificultando a operação do transporte internacional. O ATIT é atual, e se fosse cumprido em todos os países, poderíamos ter uma outra realidade de transporte", questiona ele.

Guedes entende que o ATIT não necessita adequações: ele precisa ser aplicado pelas autoridades dos países que o subscreveram. "Passadas quase três décadas, ainda nos deparamos com essa questão", reitera.

Por outro lado, o transportador reconhece que os representantes da ANTT tem uma atuação muito positiva nas reuniões que envolvem o Acordo. Ele destaca que o fato de não haver rotatividade na representação da ANTT é muito relevante, pois transmite conhecimento e confiança. Guedes analisa que os diálogos bilaterais no TRIC produzem melhores resultados do que as situações em que se tem todos os países à mesa de discussão, numa mesma igualdade. "Em meu entender ocorrem mais ruídos quando todos se reúnem, é até natural, levando em consideração o momento político/econômico de cada um e a rotatividade de seus representantes", conclui ele.

Transportador acusa falta de harmonia em sua aplicação

"O ATIT é fundamental para harmonização de regras/procedimentos/legislação em uma área de livre comércio, sem este viveríamos um verdadeiro caos; o problema é que alguns dos países signatários aplicam suas próprias regras em detrimento do ATIT" analisa Nilvo Fritsch, gerente Administrativo e Comercial do Expresso Hércules. Ele cita alguns exemplos: aqui no Brasil a ANTT exige ficha de transbordo, além da ficha de emergência, e na Argentina sequer sabem o que é a ficha de transbordo; o Uruguai não considera o mesmo PBT admitido por Brasil e Argentina para conjuntos do tipo Cavalo Trator Simples + Carreta Eixo distanciado, aplicando multas e mais multas nos transportadores.

O executivo entende que o ATIT pode ser melhorado, apontando que a questão principal é que os termos do ATIT devem ser seguidos linearmente por todos os signatários, pois tem ocorrido

continua

Sede do Expresso Hércules, em Getúlio Vargas

Reduza custos com mão-de-obra e aumente a eficiência dos serviços.

Robô DOC

Robô Validador

Robô XML

Robô de Demanda

TORRE DE CONTROLE DE GESTÃO
Vista por exceção do que está fora da curva.

ROBÔ DE DEMANDA
Sou responsável pela gestão da demanda de carregamento. Verifico a disponibilidade de frota própria, na falta, envio as informações para a área de contratação de terceiros. Envio as informações diretamente aos motoristas, através do aplicativo AvaMobile-i. Capturo os documentos necessários, verifico o checklist e armazeno as informações no ERP.

ROBÔ XML
Sou especialista em capturar arquivos de XML, seja por e-mail ou através do portal do SEFAZ.

ROBÔ DOC
Minha função é gerar os documentos de transporte (CT-e, MDF-e, CIOT, PEF e Pgto Pedágio).
Se não estiver de acordo com as regras pré-estabelecidas, lanço um alerta e peço ajuda humana para resolver.

ROBÔ VALIDADOR
Sou responsável pelo envio das informações aos demais parceiros envolvidos (SEFAZ, ANTT, Operadoras de Cartões, etc).

ROBÔ CONTADOR
Realizo a geração dos lançamentos contábeis e fiscais (SPED).
Faço ainda a geração da receita de cobrança financeira.

ROBÔ PRINT
Minha missão é imprimir os documentos nas impressoras definidas, não importa o lugar (matriz, filial, cliente ou na impressora do caminhão).

Robô Contador
avacorp
SISTEMA DE GESTÃO PARA TRANSPORTES E LOGÍSTICA
Robô Print
Robô Mail
B13 comunicação
Robô Risco
ROBÔ MAIL
Entrego arquivos como XML e PDF para o cliente e aviso as pessoas que estão envolvidas no processo.
ROBÔ RISCO
Faço o registro junto a gerenciadora de risco das cargas liberadas e gravo o retorno das informações (data, hora e número do registro) enviadas pela seguradora.
Eleve sua produtividade até outro nível com os robôs do Avacorp i.
avacon
TECHNOLOGY
Av. Farroupilha, 8001 - Prédio 16 - Andar 03 | ULBRATECH
Canoas | RS | CEP 92.425-900 | Fone: 51 3066.0011
avaconsa.com.br

desvios de órgãos intervenientes nacionais de cada país, que adotam seus próprios termos, em detrimento da harmonização contemplada no Acordo.

Fritsch critica a atuação da ANTT diante do cumprimento do ATIT. "Ultimamente a Agência está mais preocupada em multar os transportadores do que representá-los adequadamente: um exemplo é o caso da exigência da ficha de transbordo", exemplifica ele.

O transportador avalia que o nível de diálogo entre os países signatários do ATIT é bom, destacando a atuação da ABTI em favor dos transportadores internacionais. Ele encerra apontando que o problema se encontra em alguns órgãos internos de cada país, que simplesmente decidem criar regras próprias em detrimento do que menciona o Acordo - para a fluidez do comércio exterior é fundamental a harmonização das normas/procedimentos.

Reunião em São Paulo debate temas cruciais do ATIT para os operadores do transporte

São Paulo sediou entre os dias 28 e 30 de setembro a XVII Reunião da Comissão do Artigo 16 do ATIT. Uruguai e Peru não compareceram ao encontro. Tal fato retirou peso do evento, pois as decisões que envolvem o Acordo só tem efetividade se houver aprovação dos sete países.

A ABTI, tal como outras entidades, que podem participar das reuniões como ouvintes, foi representada por sua gerente executiva, Gladys Vinci. Anteriormente, na fase de preparação desta reunião, no dia 20 de setembro o presidente da Associação, Francisco Cardoso, participou de uma das reuniões preparatórias promovidas pela ANTT, em Brasília.

Temas de base do Acordo, como a definição mais clara do que é transporte internacional, foram debatidas na reunião. Vinte e seis anos depois de sua assinatura, com as mudanças conceituais dos serviços de transporte e logística, e o aumento da complexidade do setor, o setor privado demanda por uma definição mais clara deste tema, que é de natureza central no Acordo.

Outro aspecto que tem trazido muitos problemas aos transportadores são as interpretações sobre o que são infrações de transporte ou de trânsito. Particularmente no caso do transporte de cargas, as multas de excesso de carga não tem sido tratadas como infrações de trânsito, impondo pesadas multas aos operadores. O setor demanda que os países signatários apliquem as leis de trânsito para fiscalizar veículos e transporte.

A contratação de seguros por parte dos embarcadores também foi abordada no encontro. A visão do transporte é de que, tal como prevê o ATIT, o seguro deve continuar sendo uma obrigação do transportador, cabendo ao embarcador oferecer garantias para o pagamento dos impostos.

Segundo Gladys Vinci, a reunião também serviu para que o setor privado reivindicasse um espaço formal de representação no ATIT, pois os operadores de transporte e logística são os efetivos protagonistas do Acordo, e como tal são os que conhecem os problemas e as necessidades de aperfeiçoamento do mesmo.

ABTI participa de encontro nacional do transporte

Promovido pela NTC & Logística, o CONET & Intersindical foi realizado entre 3 e 5 de agosto, em Bento Gonçalves/RS, com a presença de cinco associações (entre elas a ABTI), 11 federações e 38 sindicatos do setor de transporte de cargas.

No primeiro dia do encontro foi apresentada a variação do Índice Nacional de Custos de Transporte, calculado pelo DECOPE/NTC, que variou 9,08% para cargas fracionadas e 7,30% para carga lotação. Já a defasagem do frete de carga lotação acumula 22,9%, enquanto que nas cargas fracionadas é de 9,81%.

Ainda no dia 03 houve palestras sobre o cenário macroeconômico do país e foi apresentada uma proposta de análise setorial do transporte de cargas e encomendas.

Nos dias seguintes foram apresentadas propostas de melhorias para o setor enviadas previamente pelos participantes do evento. Os assuntos propostos pelas entidades do setor foram colocados em pauta, discutidos e votados pelos representantes, com o objetivo de melhorar as condições para o transporte rodoviário de cargas.

A situação política do país, a atuação dos empresários e entidades do setor, o Marco Regulatório do Transporte Rodoviário de Cargas, a tramitação de projetos de interesse do setor no Congresso Nacional, a atuação do setor no CONTRAN, a reforma trabalhista e as multas NIC foram objeto dos debates.

José Hélio Fernandes, Presidente da NTC&Logística, destacou a união e o engajamento das entidades presentes ao evento. Já Paulo Caleffi, presidente da FETRANSUL, entidade anfitriã, ressaltou a satisfação de receber as lideranças do transporte no Brasil em Bento Gonçalves.

Francisco Cardoso, presidente da ABTI, destacou a presença de diversos membros da Diretoria da ABTI, que lá estavam também representando outras entidades das quais fazem parte, além da própria Associação. Segundo ele, o evento mostrou a força e união do setor de transporte de cargas. "Um auditório lotado em seus três dias de trabalhos, democraticamente discutiu e tratou de temas muito importantes para o setor. A ABTI foi signatária das pautas discutidas e aprovadas por unanimidade pelas entidades presentes, que foi considerado como histórico para o TRC, por nosso diretor Urubatan Helou", destacou Cardoso.

Já o presidente da NTC & Logística, José Hélio Fernandes, citou a união das entidades de classe para superar as dificuldades que o setor enfrenta. "Esse CONET&Intersindical ganhou um novo formato para que todas as entidades se comprometam com aquilo que discutirmos aqui. O que definirmos será bandeira para o setor, para que todos nós busquemos juntos enfrentar as dificuldades. Temos muita coisa para fazer, e isso não é tarefa para um homem ou uma entidade só. Os temas que vamos discutir não é assunto para uma só entidade do transporte, e sim para o setor produtivo do país como um todo, por isso todos vamos fazer a nossa parte".

O uso corporativo do whatsapp

A tecnologia de comunicação tem impactado fortemente o desempenho das pessoas nas empresas. Em todas as atividades profissionais a internet e os programas de mensagens por meio digital causaram uma impactante mudança de procedimentos e comportamentos. A mensagem eletrônica tornou-se documento e meio de comprovação de serviços. Sua instantaneidade também encurtou o tempo de reação das pessoas às providências. As organizações passaram a servir-se das mensagens para formalizar providências e procedimentos. A simplicidade das mensagens eletrônicas (e.mail) inclui até mesmo o protocolo de confirmação de recebimento das mesmas.

O modelo digital de comunicação e correspondências em conceito de mensagens evoluiu de variadas formas, alcançando uma nova revolução nos últimos três anos, com o surgimento do dispositivo whatsapp, que trasladou o modelo para diálogos e mensagens através do telefone celular.

Em julho de 2013 o aplicativo atingiu 250 milhões de usuários mundo afora. Três meses mais tarde aumentou para 350 milhões de usuários. Seus recursos tecnológicos se colocaram de imediato ao alcance de cada usuário, na palma da mão, e em qualquer lugar e condição.

Naturalmente as empresas aderiram ao aplicativo para organizar o trabalho, combinar providências e iniciativas, seja em grupos funcionais conformados em departamentos, seja em conjunto de pessoas articuladas em grupos afins.

O dinamismo deste recurso vem provocando mudança de hábitos e comportamentos das pessoas no ambiente do trabalho, e mesmo fora dele, porém com reflexos profissionais.

Cumpre aos gestores estabelecer o limite para a utilização desta ferramenta dentro e fora do ambiente de trabalho.

Cabe refletir se um colaborador pode ser acionado por mensagem via whatsapp, fora do horário de trabalho. O telefone celular se reveste de pessoalidade importante, e o dispositivo de mensagens também arquiva as mensagens, constituindo-se como documento e prova de ação e iniciativas. Os assuntos de trabalho devem ser tratados dentro do horário do trabalho, excluindo pedidos ou informações via whatsapp em horário de almoço, à noite e nos finais de semana. O líder ou o liderado, ao lembrar de algo a comunicar que não é urgente, pode escrever um e-mail, e aguardar o retorno em horário de trabalho.

Cumpre aos gestores estabelecer o limite para a utilização desta ferramenta dentro e fora do ambiente de trabalho. Responder uma mensagem do whatsapp fora do horário de trabalho pode ser considerado hora extra, pois é considerado como tempo à disposição da empresa. Se isso se constituir uma necessidade da empresa, será necessário arbitrar seu emprego e respectivas contrapartidas.

Antes do advento do whatsapp os recursos de navegação na internet e mensagens por meio digital eram disponibilizados nas empresas através dos computadores, possibilitando que as organizações estabelecessem bloqueios a sites que pudessem tirar o foco do trabalho. Mas os smartphones são de uso pessoal, e portanto, não submetidos a bloqueios. Cumpre às organizações empregar este recurso com adequação e critério, conquistando bons resultados ao trabalho e harmonia à convivência.

No caso específico das empresas de transporte de cargas, o telefone celular e o whatsapp agregaram inigualáveis benefícios: reduziram custos de comunicação, que no caso de caminhões em viagem anteriormente era satelital, tornaram mais ágeis os processos de informação aos clientes, além de possibilitar que os motoristas tenham contato com familiares a qualquer momento, seja qual for a distância.

Por fim, vale acrescentar que a despeito de sua larga consagração, o whatsapp não é único aplicativo de mensagens para telefones celulares. Telegram, Viber, Hangouts e Skype são alguns dos diversos outros disponíveis no mercado.

China abrindo caminho por terra e mar

Harley Andrade
Diretor para Assuntos Internacionais da CNT

Desde a adoção da política de reforma e abertura da economia chinesa, iniciada em 1978 sob a liderança de Deng Xiaoping, a realização do "sonho chinês" encontra-se em um momento decisivo.

Ao mesmo tempo em que passa por ajustes internos com a adequação do patamar de crescimento do PIB - agora em torno de 6,5% e não mais na casa dos dois dígitos como nos últimos 30 anos, a China está se consolidando como nova potência mundial, com forte presença na Ásia e em países da África, e se expandindo rapidamente para a Europa e países da América Latina, especialmente o Brasil.

A iniciativa "Um cinturão, um caminho", anunciada no final de 2013 pelo atual presidente chinês Xi Jinping, direciona grande parte das políticas públicas que irão conduzir o desenvolvimento da economia chinesa, e muito provavelmente o desenvolvimento da economia mundial, pelos próximos 30 anos. Essa ação baseia-se em reeditar os antigos caminhos da seda, marítimo e terrestre, que conectavam Europa, África e Ásia em uma época que a China era a grande potência mundial. Essa conectividade se dará por meio de grandes investimentos em portos, ferrovias e rodovias ao longo do percurso que passa por mais de 65 países, representando aproximadamente 60% da população mundial e 30% do Produto Interno Bruto mundial.

O sucesso da implementação dessa política - que também inclui esforços para promover maior integração financeira e uso da moeda chinesa, o yuan, por países estrangeiros - pode contribuir para aprofundar a integração econômica regional, impulsionar o comércio transfronteiriço e os fluxos financeiros entre a China e os países da Eurásia.

> *"A Confederação Nacional do Transporte e suas entidades afiliadas já contam com um escritório em Pequim."*

Esse movimento abre também um caminho ímpar para os principais parceiros comerciais do país asiático, como o caso do Brasil. A evolução das relações entre dois países nos últimos dez anos revela que essa realidade abre imensas oportunidades, algumas já aproveitadas, como nas áreas de comércio, e outras ainda por aproveitar, como na diversificação das exportações e em infraestrutura de transporte.

Na ótica brasileira, a atração de investimentos associados ao transporte e à logística de escoamento de produtos, notadamente um dos principais aspectos do custo Brasil, pode servir para o país corrigir o incômodo deficit na infraestrutura e alavancar a sua vocação como exportador de commodities (por exemplo, o minério de ferro), para destinos como a própria China. O transporte multimodal entre ferrovias, hidrovias e portos aparece como uma boa solução para a redução do custo de transações.

Nesse sentido, o aproveitamento das oportunidades e a superação dos desafios caminham lado a lado e requerem uma visão estratégica e de longo prazo, pois, nesse setor, com projetos de magnitude e longa maturação, é fundamental que as parcerias entre brasileiros e chineses assentem-se em sólidas bases para serem duradouras. A ponte a ser construída passa pelo envolvimento dos diversos atores: empresas, entidades representativas e governos. Dessa forma, o trajeto da China para além de suas fronteiras pode representar um caminho mútuo e de cooperação para o Brasil, e a Confederação Nacional do Transporte e suas entidades afiliadas já contam com um escritório em Pequim.

A atuação internacional da CNT visa promover o intercâmbio de experiências do setor de transporte e logística com outros países, além de atrair investidores estrangeiros para desenvolver a infraestrutura do Brasil.

Taxas Migratórias

Há um claro esquecimento ou desinteresse do setor público argentino no desenvolvimento e agilidade no fluxo comercial com os países membros do MERCOSUL

por Gladys Vinci
Graduada em Comércio Exterior e Pós graduada em Economia

Com a entrada em vigor do Decreto n° 959 de 2016 que define os valores das taxas a serem cobradas pela Direção Nacional de Migrações da República Argentina a cada ingresso ou egresso do seu território, pelo serviço prestado a empresas que operam com transporte rodoviário de cargas ou passageiros, levou o setor a querer saber mais sobre o assunto e questionar sobre a legalidade de aplicação desta regulamentação no âmbito do Mercosul.

Histórico

Desde 1995 foram definidas pelas autoridades competentes a criação de taxas consideradas pertinentes para retribuição pela prestação de serviços migratórios ordinários que não se limitavam exclusivamente ao controle de ingresso e egresso, mas as ações para o devido suporte do acionar administrativo para tramitação da solicitação de residência permanente no território argentino.

Com vistas a facilitar o trânsito de pessoas e o intercâmbio de bens e serviços entre os países membros e assinantes do Tratado assinado na cidade de Assunção em 26 de março de 1991, que estabeleceu o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), e por razões de tradição histórica e objetivos comuns com a República do Peru e do Chile, no artigo n° 6º do Decreto n° 1055 de 1995, que regulamentava as taxas migratórias, isentava-se do pagamento.

> ***ARTICULO 6º***.- *Exímese del pago de la tasa prevista en el artículo anterior a los pasajeros cuyos lugares de destino sean los países signatarios del MERCOSUR (Brasil, Paraguay y Uruguay) y asimismo los pasajeros con destino a Chile y Perú.*

Com a publicação da Lei n° 25.871, vigente hoje, em dezembro de 2003, que definiu as obrigações dos meios de transporte internacional, regime de recursos, competências e taxas, entre outros, dando ao Poder Executivo, pelos artigos 99 e 100, poder para definir quais serviços seriam gravados por taxas remuneradoras e assim como os seus valores.

> *TÍTULO VIII DE LAS TASAS*
> *TASA RETRIBUTIVA DE SERVICIOS*
> *Artículo 99: El Poder Ejecutivo Nacional determinará los actos de la Dirección Nacional de Migraciones que serán gravados con tasas retributivas de servicios, estableciendo los montos, requisitos y modos de su percepción.*
> Artículo 100: Los servicios de inspección o de contralor migratorio que la Dirección Nacional de Migraciones preste en horas o días inhábiles o fuera de sus sedes, a los medios de transporte internacional que lleguen o que salgan de la República, se encontrarán gravados por las tasas que fije el Poder Ejecutivo al efecto.

A regulamentação das taxas foi definida pelo Decreto n° 231 de 2009, que deu início a uma cobrança aos meios de transporte rodoviário, antes exclusiva para transporte aéreo, marítimo e fluvial, considerando que a regularização dos migrantes sul-americanos, com vistas a sua posterior documentação, exigia uma maior designação de recursos humanos e técnicos.

> *Ítem t: Servicios migratorios prestados a empresas que operen con transporte terrestre de pasajeros de larga distancia y/o carga que ingresen y egresen del territorio nacional ..... $ 10,00*

Em agosto de 2014, quando a publicação do Decreto n° 1431, que entrou em vigor em fevereiro de 2015, os serviços de cargas e de passageiros foram separados, sendo diferentemente taxados.

> Ítem t:
> *I. Servicios migratorios prestados a empresas que operen con transporte terrestre de pasajeros que ingresen o egresen del territorio nacional..... $ 200,00*
> *II. IDEM por servicios de carga que ingresen o egresen del territorio nacional ..... $ 50,00*

Em agosto de 2016 um novo Decreto foi publicado, atualizando o valor das taxas,

Ítem t:
I. Servicios migratorios prestados a empresas que operen con transporte terrestre de pasajeros que ingresen o egresen del territorio nacional .... $ 600,00
II. IDEM por servicios de carga que ingresen o egresen del territorio nacional ..... $ 300,00

Mesmo considerando que em virtude da implementação de controles integrados com países limítrofes, faz-se necessário prever que os mesmos não redundem em um custo adicional para os estados envolvidos.

Cabe destacar que somente a República Argentina possui taxação sobre os serviços migratórios que ainda não estão claramente definidas pela falta de prestação de serviços ao meio transportador ou a carga.

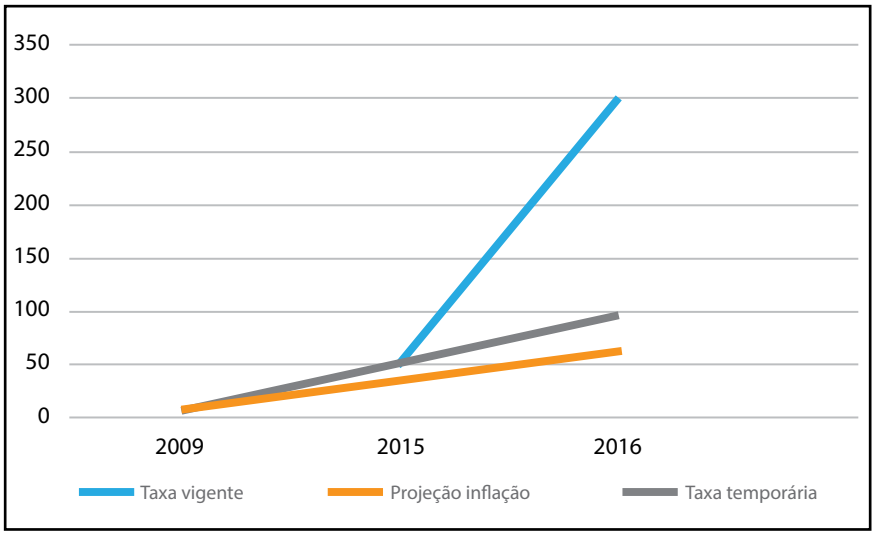
Determinação arbitrária

Apesar que o ajuste aplicado em 2014 acompanhou a inflação do país, o Decreto de 2016 ultrapassou qualquer cálculo de atualização monetária. Em um pouco mais de um ano o valor foi sextuplicado, sem justificativa especifica, sem melhoras definidas, sem prestação de serviços em horários extraordinários ou não úteis, sem necessidade de emissão de documentação para os veículos de transporte posteriores que regulem ou formalizem a sua permanência no país.

Após mobilização do setor que entendeu esta determinação como arbitrária, por 180 dias o valor foi reduzido para $ 100,00, mesmo assim um valor acima dos índices de inflação publicados e/ou reconhecido oficialmente pela República Argentina (Projeção com base nas informações do INDEC e pelo Índice de Preços online do PriceStats), na ausência de dados oficiais.

Conclusão

Independente dos valores ou índices aplicados, surge do histórico um claro esquecimento ou desinteresse do setor público argentino no desenvolvimento e agilidade no fluxo comercial com os países membros do MERCOSUL. As bases dos Acordos Internacionais como o tratamento recíproco e isonômico foram esquecidas quando unilateralmente foi definido taxar os veículos de cargas que deveriam fomentar o intercâmbio de bens e serviços. Como pensar em integração, em desenvolvimento e diminuição de custo logístico?



DEBRITO SUL
NA PLANALTO, QUEM É ESTUDANTE FICA CONECTADO A DESCONTOS E VANTAGENS.
• Ponto de energia no serviço executivo
• Descontos e vantagens exclusivos
• Conectividade, conforto e segurança
• Entretenimento, DVD e internet wi-fi
Para obter descontos de **10% na passagem**, solicite sua carteira de estudante. Você pode aproveitar também o bônus especial: **na compra antecipada de 10 passagens, você ganha 02*.**
Acesse **planalto.com.br**, cadastre-se e escolha qual vantagem você quer utilizar. **Aproveite.**
Planalto
*Promoção não cumulativa

ATRHOL recebe Prêmio do Programa Gaúcho de Qualidade

A ATRHOL - Agência e Transportes Horizontina recebeu no dia 27 de julho, em Porto Alegre/RS, o Troféu Bronze do Prêmio Programa Gaúcho da Qualidade e Produtividade - PGQP 2016.

O prêmio, criado em 1996, é um reconhecimento de boas práticas de gestão com foco na busca pela melhoria contínua do seu sistema de gestão. A distinção destaca organizações de micro, pequeno, médio e grande porte nos diversos segmentos da economia gaúcha.

As empresas participantes do programa tem seu sistema de gestão verificado através de uma avaliação externa, imparcial, que utiliza critérios reconhecidos internacionalmente. Elas recebem um Relatório de Avaliação, que contém Pontos Fortes e Oportunidades de Melhorias, a partir do qual pode ser estruturado um consistente Plano de Aperfeiçoamento do Sistema Gerencial. O reconhecimento no Rio Grande do Sul e a visibilidade nacional como organização,estão alinhados aos princípios da qualidade.

Veloce entrega prêmio a seus fornecedores

A Veloce Logística realizou no dia 26 de agosto a entrega do 6º Prêmio Destaq Veloce. A distinção ocorreu em Diadema/SP, na sede da empresa. O prêmio é um reconhecimento aos melhores fornecedores em categorias de transporte nacional e internacional, tendo como escopo o desempenho operacional, a preocupação com a segurança, o meio ambiente, qualidade, ocorrências, comunicação, documentação, entre outras.

Categorias Premiadas

Transporte Internacional

- Motorista de Transporte Internacional
- Motorista de Coleta de Transporte Internacional

Transporte Nacional

- Serviços Administrativos
- Serviços Operacionais
- Produtos Operacionais

Fedex compra a TNT

A Fedex anunciou a compra da TNT por 4,4 bilhões de euros. Segundo a nota oficial conjunta das duas empresas, a aquisição vai combinar a maior rede expressa aérea do mundo com uma rede rodoviária européia inigualável, transformando a indústria global de transporte e logística.

"Nós estamos orgulhosos de celebrar a união de duas companhias icônicas e a junção de cerca de 400 mil colaboradores que estão comprometidos para servir os clientes mundo afora" declarou Frederick Smith, CEO da Fedex.

A divulgação conjunta também destacou que os serviços e contatos das duas organizações seguirão os mesmos, não havendo mudanças imediatas nas suas estruturas.

FETRAN sensibiliza 1800 estudantes de Uruguaiana

O Festival Estudantil Temático – FETRAN foi um projeto desenvolvido pela 13ª Delegacia da Polícia Rodoviária Federal com o propósito de conscientizar a comunidade escolar de Uruguaiana sobre a responsabilidade de todos para a segurança no trânsito. O projeto teve como slogan "Transformando atitudes para salvar vidas".

A ABTI foi uma das apoiadoras do festival, tendo doado o mascote Camaradinha, personagem que atuou como animador e interagiu com os participantes e público envolvido nos eventos e nas ações realizadas. O mascote continuará trabalhando juntamente com a PRF em prol de um trânsito mais seguro. O Festival foi uma ação nacional que

ocorreu em inúmeras Delegacias da PRF. Em Uruguaiana mais de 1.800 alunos de cinco escolas municipais participaram do projeto.

O FETRAN utilizou as atividades pedagógicas do cotidiano escolar para debater o trânsito no contexto escolar de maneira lúdica e cultural, contribuindo para a formação de cidadãos conscientes do seu papel de transformadores da sociedade. Teatro, poesias, textos, maquetes, músicas, danças entre outros trabalhos foram desenvolvidos pelos alunos e professores das escolas.

No dia 22 de junho, no Teatro Municipal Rosalina Pandolfo Lisboa, em Uruguaiana, ocorreu o encerramento do projeto em 2016. A ABTI esteve representada na solenidade por seu diretor Luiz Alberto Garcia. Na ocasião foi apresentado um vídeo com o registro dos principais momentos do projeto. O evento contou com apresentações organizadas pelas escolas participantes do festival. Garcia assinalou a importância do trabalho desenvolvido pela PRF, destacando o comprometimento e a constante dedicação dos envolvidos no projeto.

FETRANSUL comemora 25 anos

A FETRANSUL - Federação das Empresas de Logística e Transportes de Cargas do RS realizou no dia 04 de agosto,

em Bento Gonçalves/RS, um jantar para celebrar seus 25 anos. A ABTI esteve representada no evento por seu presidente, Francisco Cardoso, por seu vice-presidente Glademir Zanette, e pelo diretor de Relações Institucionais, Urubatan Helou. Empresários e lideranças de todo o Brasil foram recepcionados por Paulo Caleffi, presidente da FETRANSUL.

A comemoração também foi oportunidade em que foram condecorados novos membros na Ordem do Transportador Emérito do RS, entre eles o diretor da unidade do SEST SENAT de Uruguaiana, Eder Dalberto.

Mercado oferece alternativas econômicas aos paletes

O slip sheet (ou "folha deslizante", em português), vem sendo considerado por seus fabricantes como sucessor do palete. Talvez seja uma interpretação exagerada de suas potencialidades, mas em logística há espaço para todos os equipamentos. Há casos em que é difícil imaginar que um deles substituirá totalmente qualquer outro, porém vale a pena avaliar em que aplicações cada um deles se adapta melhor. Em algumas empresas, a movimentação de materiais se divide em aproximadamente 50% para cada tipo. A adoção do slip sheet deve-se basicamente a benefícios como maior agilidade, economia de espaço e naturalmente ao preço baixo.

O slip sheet é uma placa de papelão feita com folhas de papel craft virgem, grudadas umas nas outras. O tamanho de uma folha pode variar, mas grande parte das empresas brasileiras que a utilizam prefere não sair do padrão PBR-1 (1,00m x 1,20m), adotado pela maioria. O slip sheet pode ser de diversas gramaturas – de 400 a 1 380 g/m². Sua capacidade, maior do que se pode imaginar, é de até 2 toneladas. Varia também o número de abas que cada folha pode ter.

Uma das maiores qualidades do slip sheet consiste na solução representada para os casos em que os paletes de madeira não oferecem a saída mais adequada. O produto conseguiu conquistar o mercado que tem – 150 milhões de folhas produzidas no mundo a cada ano – basicamente graças ao seu baixo preço. Cada folha do material custa aproximadamente R$ 3,5, valor muito baixo se comparado com um palete de madeira, que dificilmente é encontrado no mercado por menos de R$ 15,00.

O peso de um Slip Sheet Sólido é menor que 10% de um palete de madeira.

Descartável e reciclável, o slip sheet torna-se atraente para exportadoras

Usando Slip Sheet ao invés de paletes de madeira, você pode economizar tanto quanto a 15.000 Kg por cada 100 paletes. Além do mais, o espaço requerido de um slip sheet é apenas 1% do que um palete de madeira. Pode-se armazenar 1000 Slip sheet dentro do mesmo espaço ocupados por 10 paletes de madeira.

Produto é descartável

Um dos maiores problemas dos paletes, com certeza, é o alto custo de manutenção e as inevitáveis preocupações que o gerenciamento do pool podem causar. Esses gastos e dores de cabeça podem ser aliviados com o uso do slip sheet, já que o produto, por ser descartável, não necessita de reparos. Quando a empresa quiser tê-lo de volta para reutilizá-lo, irá gastar com frete um valor muito inferior ao que gastaria se tivesse que transportar paletes de madeira vazios.

O fato de ser descartável e reciclável, ao contrário do palete de madeira, torna o slip sheet muito atraente para exportadoras. Cada vez mais, clientes no exterior exigem materiais de transporte recicláveis e de fácil descarte – características que o palete de madeira não possui.

Além disso, o suprimento de slip sheets pelos seus fabricantes é considerado eficiente pelas empresas usuárias, já que sua produção é muito mais rápida e ágil que a de paletes de madeira

Economia no transporte

A diminuição de custos proporcionada pelo slip sheet é bastante explícita na armazenagem. Como suas dimensões são inferiores às do palete, é necessário um espaço muito menor para guardar o material.

A economia também aparece quando chega a hora de transportar produtos. É só fazer as contas: em um

caminhão convencional cabem cerca de 28 paletes, cada um com 40 quilos e tamanho de 0,18 metro cúbico. Se fossem substituídos por slip sheets, cada um pesando aproximadamente 1 quilo, seriam 1.080 quilos a menos. Além disso, o caminhão ganharia por volta de 5,04 metros cúbicos de espaço adicional. Não é à toa que as empresas que trabalham com exportação e grandes volumes de carga foram as primeiras a perceber com clareza os ganhos proporcionados por esse tipo de equipamento.

Os fabricantes dão toda a assessoria necessária para a implantação do produto na área logística. A empresa que quiser começar a usar o slip sheet terá de fazer investimentos iniciais que, garantem os fabricantes, têm retorno rápido e garantido. É necessário, por exemplo, treinar os funcionários para manejar o push-pull ("empurra-puxa"), apa-

relho que fica acoplado à empilhadeira. Sem esse equipamento, o slip sheet não pode ser movimentado.

Manejo é delicado

Para carregar uma carga colocada sobre uma folha, a empilhadeira deve encostar a extremidade dos garfos sob o slip sheet e acionar o mordedor, que segurará a aba e a puxará para cima, junto com a carga. Para liberar a carga, o aparelho usa o aparador, que a empurra para fora dos garfos no local desejado, ao mesmo tempo em que o mordedor solta a aba que havia segurado.

Uma desvantagem do produto é que, por ser flexível, não pode ser utilizado para armazenamento de materiais em estruturas metálicas. Para a execução da tarefa, indicam-se os paletes. A altura operacional para empilhamento livre também fica comprometida, já que é necessária mais destreza para movimentar os materiais. Faixas mais largas de armazenagem são igualmente requeridas para o push-pull fazer os movimentos necessários ao transporte do material.

Também produzidos em plástico

O mercado também oferece slip sheets em plástico, produzidos por extrusão, possuindo características diferentes nas duas faces (deslizante e aderente, por exemplo). Entre outras vantagens, o plástico protege o produto contra choques mecânicos, água e bactérias, sendo mais resistente, além de atóxico e igualmente reciclável.

Transporte

Greve dos auditores fiscais provoca aumento do frete em Foz do Iguaçu

O transporte de cargas na fronteira do Brasil com o Paraguai, em Foz do Iguaçu, foi o serviço mais prejudicado com a greve dos auditores fiscais da Receita Federal, que começou no dia 14 de julho.

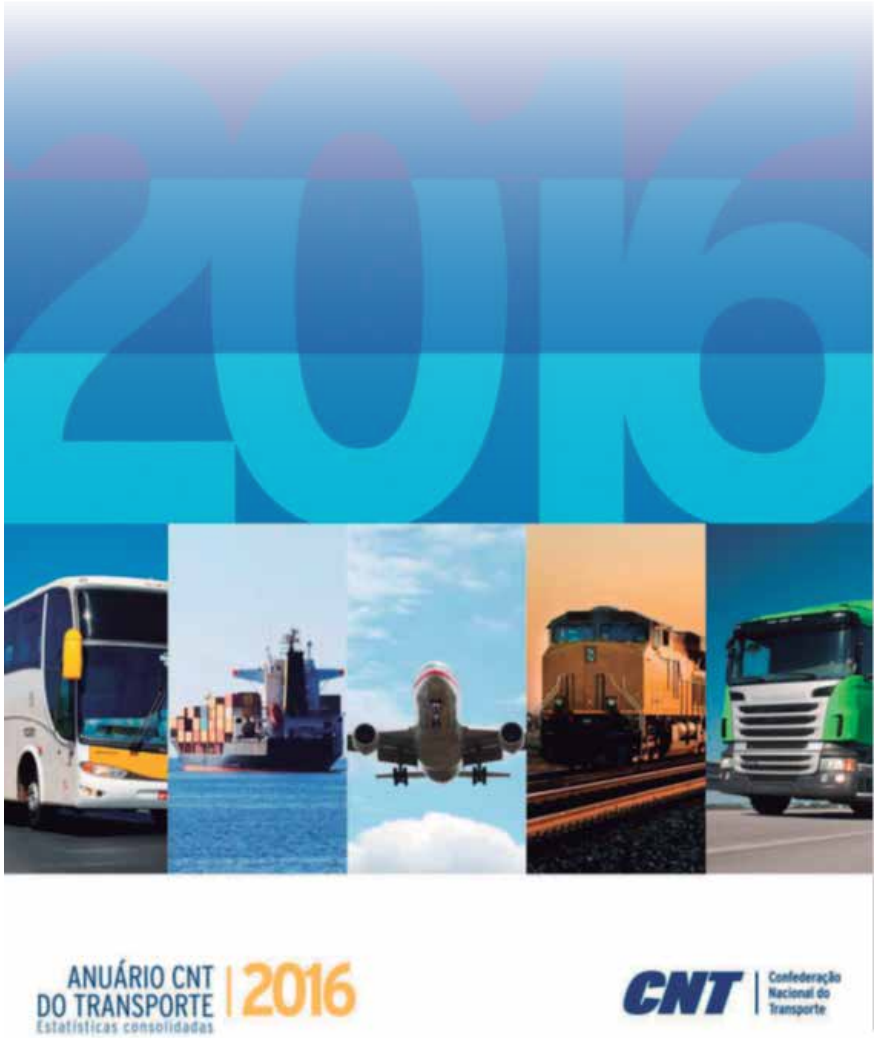
Os servidores entraram em operação padrão por tempo indeterminado, deixando de trabalhar dois dias por semana – nas terças e quintas. A categoria alega descumprimento do acordo salarial fechado no fim de março e o atraso, por parte do governo, no envio do projeto que prevê o reajuste ao Congresso.

Com a paralisação, o trecho da BR-277 na fronteira – entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este, no Paraguai frequentemente ficou congestionado com uma imensa fila de caminhões. Segundo com dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF), os fiscais da Receita Federal costumam liberar até 850 caminhões de cargas em dias normais. No período de mobilização, este número ficou em cerca de 500.

Danilo Vendrusculo, conselheiro do ACIFI – Associação Co-

mercial e Empresarial de Foz do Iguaçu, considera inaceitável esta situação: "quem paga a conta é o transportador e a população de modo geral". Segundo ele, o valor do frete chegou a subir 50 c/o e este custo será repassado se não na totalidade, mas em boa parte, disse ele, em 27 de agosto.

Anuário do Transporte apresenta radiografia do setor no Brasil



A Confederação Nacional do Transporte lançou a primeira edição do Anuário CNT do Transporte que disponibiliza aos transportadores, aos tomadores de decisão, ao meio acadêmico e à sociedade uma publicação que subsidia e apoia a gestão do transporte e, principalmente, estimular o planejamento sistêmico e integrado do setor.

O Anuário organiza e centraliza informações referentes aos modais rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário. A publicação também oferece um amplo conjunto de dados relevantes sobre a evolução e o comportamento do transporte no Brasil.

São disponibilizados dados como: infraestrutura disponível, produção e frota de veículos, transporte rodoviário e urbano de passageiros, dados da indústria ferroviária, volume de carga transportada nas ferrovias brasileiras, movimentação portuária, transporte em vias interiores, navegação de cabotagem, de longo curso e oferta e demanda no transporte aéreo, entre outros.

Dados revelam descompasso dos investimentos

Nos últimos 15 anos, as rodovias pavimentadas cresceram 23,2% no Brasil. Enquanto em 2001, o país possuía 170,9 mil km com pavimento (9,8% do total), em 2015, esse número chegou a 210,6 mil km (12,2% do total). O crescimento foi somente de 39,7 mil km, para um tipo de transporte que corresponde a mais de 60% das movimentações de carga e a mais de 90% dos deslocamentos de passageiros. O investimento em infraestrutura foi baixo, e a frota de veículos aumentou 184,2% no período.

Brasil fabrica 83,6% dos veículos dos países do Mercosul

O Brasil fabricou 83,6% dos veículos dos países do Mercosul, em 2014, o equivalente a 3,1 milhões de unidades. Os outros 16,4%, ou 617,3 mil unidades, foram fabricados na Argentina. A maior parte da produção nacional foi de automóveis, com 2,5 milhões.

O Anuário CNT do Transporte pode ser acessado na íntegra, na internet.

Endereço: www.anuariodotransporte.cnt.org.br

São mais de 800 tabelas sobre todos os modais, incluindo dados relacionados ao TRIC. (veja tabelas)

Quantidade de empresas brasileiras e estrangeiras e de frota brasileira e estrangeira - 2016

Categoria	Nº de empresas	Tamanho da frota
Brasileira	630	48.235
Estrangeira	1.287	49.783
Total	1.917	98.018

Quantidade de empresas brasileiras habilitadas e frota no Transporte Rodoviário Internacional de Cargas por país de origem - 2016

Origem	Empresa	Frota
Argentina	425	34.395
Bolívia	106	7.869
Chile	267	23.746
Paraguai	220	21.437
Peru	52	2.712
Uruguai	269	22.885
Venezuela	12	1.399
Total	1.351	114.443

Acesso: 07/03/2016

Obs.: Uma mesma empresa e um mesmo veículo podem ser habilitados para mais de um país.

Quantidade de empresas estrangeiras habilitadas e frota no Transporte Rodoviário Internacional de Cargas por país de origem - 2016

Destino	Empresas	Frota
Argentina	553	20.732
Bolívia	146	5.114
Chile	225	5.882
Paraguai	173	12.720
Peru	18	1.365
Uruguai	170	3.945
Venezuela	2	25
Total	1.287	49.783

Acesso: 07/03/2016

Espaço ComJovem

Comjovem realiza visita técnica

A Comissão de Jovens Empresários de Uruguaiana/RS – Comjovem promoveu no dia 27 de agosto uma visita técnica na Centec Inspeção Veicular, empresa especializada em laudos e inspeções técnicas, perícias e vistorias veiculares, com sede em Uruguaiana. Os transportadores foram recebidos pelo engenheiro mecânico Cassio Silveira Lopes, coordenador da empresa, que apresentou a estrutura da CENTEC, descrevendo todo o processo de inspeção de um veículo novo, além de apresentar todos os aparelhos que se utiliza para a verificação. O engenheiro também explicou o que precisa ser inspecionado novamente nos casos em que ocorrem modificações no veículo. Após a visita os jovens empresários puderam encaminhar dúvidas para esclarecimento. A visita foi encerrada com uma confraternização.

Participantes da atividade

Angela Gromoski
Giovane Lindemayer de Oliveira
Helen de Cassia Valle Hack
João Batista da Silva Galarça
Jonas Garay Pinto
Leandro Ueda
Marcela Alejandra Renedo
Marcelo Bortolazzo
Marcelo de Oliveira Nascimento
Martin Eugenio Carvalho Rodrigues

INVESTIDORES COMJOVEM

Qbox SOLUÇÕES EM LOGÍSTICA INTERNACIONAL

TIPLER

HOFF

Horários das Operações Aduaneiras nas Principais Fronteiras

Cidade	Órgãos de controle	Dias úteis	Final de semana	Mapa	Anvisa	Emater
Chuí (RS)	Receita Federal	das 8h às 19h				
Jaguarão (RS)	Concessionária ELOG	8h às 12h e das 13h30 às 19h		8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 14h às 18h	
	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h				
Aceguá (RS)	Receita Federal	10h às 18h		14h às 18h		
Sant'Ana do Livramento (RS)	Concessionária ELOG	das 8h às 12h e das 14h às 19h48min		8h às 12h e das 13h30 às 17h30	8h às 12h e das 14h às 18h	
	Receita Federal	8h às 20h				
Quaraí (RS)	Receita Federal	das 8h. às 12h e das 13h30min às 17h30min				
Barra do Quaraí (RS)	Receita Federal	domingo a domingo: das 8h às 20h				
Uruguaiana (RS)	Concessionária ELOG	8h às 22h	sábados e feriados das 8h às 15h	8h às 12h e das 14h às 18h30	8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 14h às 18h
	Receita Federal	8h às 20h	das 8h às 14h			
	TA BR 290	segunda a segunda: 7h às 21h				
Itaqui (RS)	Receita Federal	das 8h às 12h e das 13h30min às 17h30min				
São Borja (RS)	Concessionária MERCOVIA	das 7h às 23h	sábados das 7h às 18h /domingos: das 8 às 12h	8h às 18h e aos sábados das 8h às 12h	8h às 18h e aos sábados das 8h às 12h	
	Receita Federal	das 8h às 20h	das 8h às 14h			
Porto Xavier (RS)	Receita Federal	das 8h às 12h e das 14h às 18h				
Dionísio Cerqueira (SC)	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h		7h30 às 12h e das 13h30 às 17h30	8h às 12h Período da tarde, somente trabalho administrativo	
Foz do Iguaçu (PR)	Concessionária ELOG	7h30min às 2h10min	8h às 12h30min	8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 13h às 17h	
	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h			
Santa Helena (PR)	Porto de Santa Helena	das 7h às 19h		7h às 11h30 e das 13h30 às 18h		
	Receita Federal	das 7h às 12h e das 13h30min às 19h				
Guaíra (PR)	Porto Sete Quedas	7h às 19h		8h às 17h30	8h às 17h30	
	Receita Federal	8h às 18h30min				
Corumbá (MS)	AGESA	7h30 às 12h e das 13h30 às 18h	8h às 12h	7h30 às 11h30 e das 13h30 às 17h30		
	Receita Federal	das 7h30min às 11h30min e das 13h30min às 17h30min	8h às 12h			

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

Área de Controle Integrado

Concessionária Permissionária	Responsável	Operação Aduaneira	Telefone para contato
Uruguaiana-RS/Paso de los Libres-AR*			
Elog Logística	Darlan Ribeiro Souza	Importação	(55) 3412-7200
São Borja-RS/Santo Tomé-AR			
Mercovia (CUF)	José Luis Vazzoler	Importação e Exportação	(55) 3431-2207
Santana do Livramento-RS/Rivera-UY			
Elog Logística	Francisco Damilano	Importação e Exportação	(55) 3621-5300
Corumbá-MS/Puerto Soares-BO			
Agesa	Edmar Fernando Figueiredo Cruz	Importação e Exportação	(63) 3234-7300
Jaguarão-RS/Rio Branco-UY			
Elog Logística	Roger da Costa Mendes Ribeiro	Importação e Exportação	(53) 3261-1277

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

Sub-Contratação

Transporte entre Brasil e	Mesma bandeira	Cruzamento de bandeira	Reunião bilateral
Argentina	Autorizado	Autorizado	Item 4 da reunião bilateral Br-Ar realizada em 29 e 30/09/2005
Paraguai	Autorizado	Autorizado	Item 1.3 da XXI Reunião Bilateral Br-Py realizada em 20 e 21/02/2003
Uruguai	Autorizado	Autorizado	Item 2.2 da XVIII Reunião Bilateral Br-Uy realizada em 09 e 10/02/2006
Chile	Autorizado	Autorizado	Item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 08 e 09/06/2006 e item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 28 e 29/04/2009
Peru	Autorizado	Não autorizado	Item 2.2 da VII Reunião Bilateral realizada de 20 a 22/02/2013
Venezuela	Autorizado	Autorizado	Item 2.1 da VIII Reunião Bilateral realizada em 05 e 06/03/2009.
Bolívia	Autorizado	Autorizado	Item II.5 da XI Reunião Bilateral realizada em 16/03/2011
Guiana	Não acordado / não autorizado	Não acordado / não autorizado	

Tabela atualizada até 10/10/2016

MIC/DTA e CRT: Deverão serem emitidos pela empresa contratante

SEGURO RESP. CIVIL DANOS a TERCEIROS: Deverá ser emitido pela empresa contratada.

SEGURO RESP. CIVIL DANOS a CARGA TRANSPORTADA: Deverá ser emitido pela empresa contratante (campo 03 do CRT)

Intercâmbio de Tração

Transporte entre Brasil e	Mesma bandeira	Cruzamento de bandeira	Reunião bilateral
Argentina	Autorizado	Autorizado	Item 4 da Reunião Bilateral Br-Ar realizada em 29 e 30/09/2005
Paraguai	Autorizado	Não autorizado	Item 1.3 da XXI Reunião Bilateral BR-PY realizada em 20 e 21/02/2007
Uruguai	Autorizado	Não autorizado	Reunião Bilateral Extraordinária BR-UY de 05/11/2014
Chile	Não autorizado	Não autorizado	Item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 08 e 09/06/2006 e Item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 28 e 29/04/2009
Peru	Não autorizado	Não autorizado	Item 2.2 da VII Reunião Bilateral realizada de 20 a 22/02/2013
Venezuela	Autorizado	Autorizado	Item 2.1 da VIII Reunião Bilateral realizada em 05 e 06/03/2009 e Item 2.3 da IV Reunião
Bolívia	Autorizado	Autorizado	Item II.5 da XI Reunião Bilateral realizada em 16/03/2011
Guiana	Não acordado / não autorizado	Não acordado / não autorizado	

Tabela atualizada até 10/10/2016

Fluxo do TRIC Setembro 2016

Pontos de Fronteira	Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação mês anterior / mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos períodos 12 meses (anteriores / atual)		
Porto	Jan-Set/15	Jan-Set/16	Variação	Ago/16	Set/16	Variação2	Set/15	Set/16	Variação3	Out/14 Set/15	Out/15 Set/16	Variação4
Itaqui - BR / Alvear - AR												
Importação	1.125	2.918	159,38%	541	450	-16,82%	71	450	533,80%	1.562	3.249	108,00%
Exportação	180	268	48,89%	20	29	45,00%	45	29	-35,56%	247	333	34,82%
Total	1.305	3.186	144,14%	561	479	-14,62%	116	479	312,93%	1.809	3.582	98,01%
S. Borja - BR / Stº Tomé - AR												
Importação	20.999	20.842	-0,75%	2.575	2.311	-10,25%	2.220	2.311	4,10%	28.110	26.380	-6,15%
Exportação	25.852	25.112	-2,86%	3.181	3.023	-4,97%	3.209	3.023	-5,80%	35.724	34.146	-4,42%
Total	46.851	45.954	-1,91%	5.756	5.334	-7,33%	5.429	5.334	-1,75%	63.834	60.526	-5,18%
Porto Xavier - BR / San Javier - AR												
Importação	4.667	6.370	36,49%	434	464	6,91%	307	464	51,14%	5.743	7.618	32,65%
Exportação	2.206	2.204	-0,09%	442	560	26,70%	330	560	69,70%	2.647	2.641	-0,23%
Total	6.873	8.574	24,75%	876	1.024	16,89%	637	1.024	60,75%	8.390	10.259	22,28%
Dionísio Cerqueira - BR / Bernardo de Irigoyen - AR												
Importação	6.478	5.830	-10,00%	655	540	-17,56%	629	540	-14,15%	8.719	7.702	-11,66%
Exportação	3.801	6.403	68,46%	1.045	810	-22,49%	516	810	56,98%	4.914	7.833	59,40%
Total	10.279	12.233	19,01%	1.700	1.350	-20,59%	1.145	1.350	17,90%	13.633	15.535	13,95%
Uruguaiana - BR / Paso de Los Libres - AR												
Importação	29.837	29.030	-2,70%	3.656	3.648	-0,22%	3.041	3.648	19,96%	42.856	37.549	-12,38%
Exportação	62.560	67.498	7,89%	7.796	7.615	-2,32%	7.761	7.615	-1,88%	82.490	90.582	9,81%
Total	92.397	96.528	4,47%	11.452	11.263	-1,65%	10.802	11.263	4,27%	125.346	128.131	2,22%
Foz do Iguaçu - BR / AR												
Imp. PTN	27.824	Não especificado		Não especificado			2.686	Não especificado		35.724	Não especificado	
Exp. PTN	6.274	Não especificado		Não especificado			508	Não especificado		8.062	Não especificado	
Total	34.098	Não especificado		Não especificado			3.194	Não especificado		43.786	Não especificado	
Aceguá - BR / Acegua - UY												
Importação	1.410	1.040	-26,24%	198	305	54,04%	87	305	250,57%	2.005	1.429	-28,73%
Exportação	540	879	62,78%	130	95	-26,92%	123	95	-22,76%	760	1.270	67,11%
Total	1.950	1.919	-1,59%	328	400	21,95%	210	400	90,48%	2.765	2.699	-2,39%
Barra do Quarai - BR / Bella Unión - UY												
Importação	71	441	521,13%	94	83	-11,70%	1	83	8200,00%	247	444	79,76%
Exportação	1.108	1.314	18,59%	215	240	11,63%	165	240	45,45%	1.712	1.867	9,05%
Total	1.179	1.755	48,85%	309	323	4,53%	166	323	94,58%	1.959	2.311	17,97%
Chuí - BR / Chuy - UY												
Importação	4.693	4.866	3,69%	620	635	2,42%	547	635	16,09%	7.984	6.311	-20,95%
Exportação	11.573	12.308	6,35%	1.545	1.473	-4,66%	1.293	1.473	13,92%	15.688	16.796	7,06%
Total	16.266	17.174	5,58%	2.165	2.108	-2,63%	1.840	2.108	14,57%	23.672	23.107	-2,39%
Jaguarão - BR / Rio Branco - UY												
Importação	5.652	7.605	34,55%	1.184	1.041	-12,08%	799	1.041	30,29%	8.251	9.361	13,45%
Exportação	7.107	7.754	9,10%	896	847	-5,47%	948	847	-10,65%	9.703	10.663	9,89%
Total	12.759	15.359	20,38%	2.080	1.888	-9,23%	1.747	1.888	8,07%	17.954	20.024	11,53%
Quaraí - BR / Artigas - UY												
Importação	148	691	366,89%	129	69	-46,51%	7	69	885,71%	267	726	171,91%
Exportação	115	137	19,13%	21	17	-19,05%	8	17	112,50%	201	208	3,48%
Total	263	828	214,83%	150	86	-42,67%	15	86	473,33%	468	934	99,57%
S. Livramento - BR / Rivera - UY												
Importação	2.574	4.087	58,78%	764	663	-13,22%	314	663	111,15%	3.463	4.834	39,59%
Exportação	5.408	4.813	-11,00%	598	455	-23,91%	547	455	-16,82%	7.419	6.709	-9,57%
Total	7.982	8.900	11,50%	1.362	1.118	-17,91%	861	1.118	29,85%	10.882	11.543	6,07%

Pontos de Fronteira	Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação mês anterior / mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos períodos 12 meses (anteriores / atual)		
Porto	Jan-Set/15	Jan-Set/16	Variação	Ago/16	Set/16	Variação2	Set/15	Set/16	Variação3	Out/14 Set/15	Out/15 Set/16	Variação4
Foz do Iguaçu - BR / PY												
Imp. PIA	11.134	Não especificado		Não especificado			1.132	Não especificado		15.213	Não especificado	
Exp. PIA	44.841	Não especificado		Não especificado			5.596	Não especificado		61.018	Não especificado	
Foz do Iguaçu - BR / PY												
Imp. Oper. Noturna	17.364	Não especificado		Não especificado			1.446	Não especificado		26.089	Não especificado	
Foz do Iguaçu - BR / PY												
Total	73.339	Não especificado		Não especificado			8.174	Não especificado		102.320	Não especificado	
Foz do Iguaçu - BR / AR / PY												
Total	107.437	133.373	24,14%	17.200	18.264	6,18%	11.368	18.264	60,66%	146.106	173.664	18,86%
Sta. Helena - BR / Porto Índio - PY												
Importação	5.744	13.741	139,22%	1.720	1.923	11,80%	1.102	1.923	74,50%	11.529	18.191	57,78%
Exportação	2.776	2.208	-20,46%	256	437	70,70%	434	437	0,69%	3.778	2.987	-20,94%
Total	8.520	15.949	87,19%	1.976	2.360	19,43%	1.536	2.360	53,65%	15.307	21.178	38,36%
Guaíra -BR / Salto del Guaíra - PY												
Importação	3.459	9.838	184,42%	1.344	1.445	7,51%	389	1.445	271,47%	4.183	12.649	202,39%
Exportação	964	2.747	184,96%	330	362	9,70%	369	362	-1,90%	1.018	3.542	247,94%
Total	4.423	12.585	184,54%	1.674	1.807	7,95%	758	1.807	138,39%	5.201	16.191	211,31%
Corumbá-BR / Puerto Suarez -BO												
Importação	2.267	2.484	9,57%	360	464	28,89%	182	464	154,95%	3.179	3.121	-1,82%
Exportação	21.840	25.470	16,62%	3.142	2.898	-7,77%	2.547	2.898	13,78%	29.624	33.619	13,49%
Total	24.107	27.954	15,96%	3.502	3.362	-4,00%	2.729	3.362	23,20%	32.803	36.740	12,00%

Fontes de Informação

Receita Federal do Brasil: Uruguaiana, Chuí, São Borja, Dionísio Cerqueira, Itaqui, Porto Xavier, Santa Helena, Guaíra, Aceguá e Barra do Quaraí

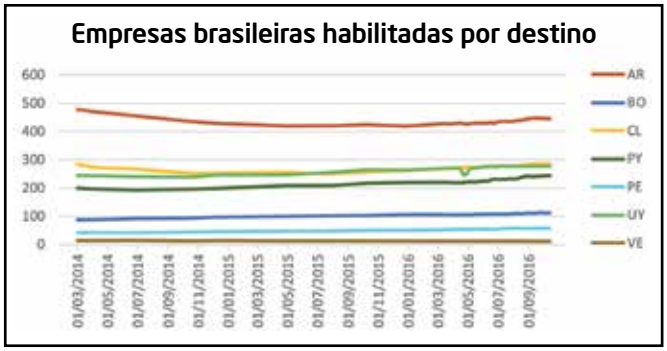
Elog Logística: Foz do Iguaçu, Jaguarão e Santana do Livramento

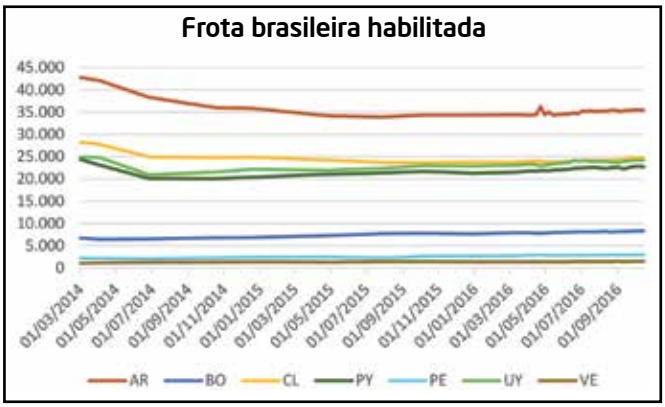
Agesa: Corumbá

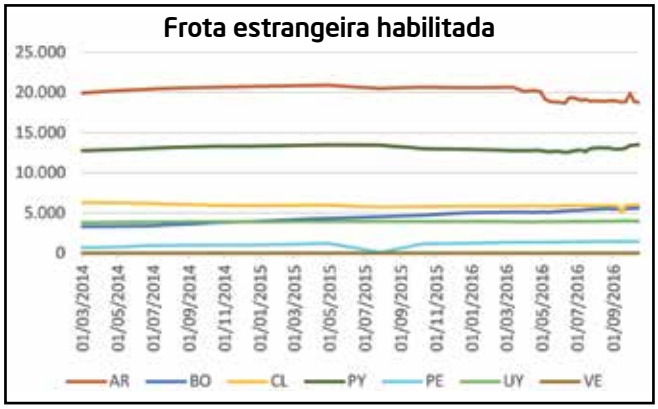
* **Foz do Iguaçu:** PIA - Ponte Internacional da Amizade / PTN - Ponte Tancredo Neves

* **Foz do Iguaçu/PR:** Operação Noturna (Importação de grãos agranel do PY)

TRIC em números
Setembro 2016







Feriados internacionais

OUTUBRO

10 Dia da Raça

Dia do Descobrimento da América

12 Nossa Senhora Aparecida

Dia da Resistência Indígena

31 Dia da Reforma Protestante

NOVEMBRO

01 Dia de Todos os Santos

02 Finados

15 Proclamação da República

28 Dia da Soberania Nacional

DEZEMBRO

08 Imaculada Conceição

Dia da Virgem de Caacupé

Imaculada Conceição

09 Ponte Turística

24 Nochebuena

25 Natal

Dia da familia

31 Fim de Ano

Fonte: www.mercosur.int

Legenda: Argentina, Brasil, Chile, Paraguai, Uruguai, Venezuela

Restrição de veículos no Brasil

FERIADO	DATA	HORÁRIO
PROCLAMAÇÃO DA REPÚBLICA	11/11/2016 (sexta-feira)	16:00 às 24:00
	12/11/2016 (sábado)	06:00 às 12:00
	15/11/2016 (terça-feira)	16:00 às 24:00
FIM DE ANO	24/12/2016 (sábado)	14:00 às 22:00
	31/12/2016 (sábado)	14:00 às 22:00

Fonte: Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF

Restrição de veículos na Argentina

DATA	HORÁRIO	Sentido do fluxo de veículos nas estradas de acesso à cidade de Buenos Aires
Sexta-Feira 07 de outubro	das 20h às 23h59min	Ascendente (saída)
Segunda-feira 10 de outubro	das 20h às 23h59min	Descendente (regresso)
Sexta-Feira 25 de novembro	das 20h às 23h59min	Ascendente (saída)
Segunda-feira 28 de novembro	das 20h às 23h59min	Descendente (regresso)
Quarta-Feira 07 de dezembro	das 20h às 23h59min	Ascendente (saída)
Domingo 11 de dezembro	das 20h às 23h59min	Descendente (regresso)
Sexta-Feira 30 de dezembro	das 20h às 23h59min	Ascendente (saída)

Fonte: www.seguridadvial.gov.ar

CNT | Confederação Nacional do Transporte

2016

Resultado de anos de comprometimento com a transformação do setor de transporte, a CNT identificou e consolidou neste Anuário dados de todos os modais com o objetivo de estruturar o acesso a informações e incentivar estudos necessários à dinamização do transporte brasileiro.

Acesse: anuariodotransporte.cnt.org.br

ANUÁRIO CNT DO TRANSPORTE | 2016

Estatísticas consolidadas

A ABTI investe no desenvolvimento profissional

• Treinamentos • Seminários
• Capacitações • Palestras

Acompanhe nossa programação

ABTI
Associação Brasileira de
Transportadores Internacionais

Rua General Bento Martins, 2350 - Uruguaiana/RS - Brasil
Fone: +55 (55) 3413-2828 - abti@abti.org.br - www.abti.org.br