Cenário do Transporte exists



Mala Direta Postal Básica 9912341225-DR/RS



Tempo demais!

Enquanto na Europa e na América do Norte caminhões dispendem em média 15 minutos para transpor fronteiras, no Mercosul perdemos, em média, 12 horas na exportação, e 42 horas na importação.

Uruguai dividirá com Brasil a construção da nova ponte em Jaguarão.



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



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



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



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



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



Amanda Busnello Registros e Licenças atendimento@abti.org.br skype: atendimento.abti Ramal: 209

abtint



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



Taciana Machado Comunicação e Marketing projetos@abti.org.br skype: projetos.abti Ramal: 208









Editorial



"A Aliança
PROCOMEX vem
colaborando muito
com o mapeamento
de gargalos e
com sugestões
que venham a
simplificar e agilizar
os processos de
liberações de
cargas"

O preço da ociosidade

m dos maiores custos do transporte rodoviário internacional de cargas no Mercosul é a ociosidade. Nesta edição estamos publicando os tempos dispendidos em aduanas e fronteiras do Brasil com a Argentina, Uruguai e Paraguai e comparando com os tempos da Europa e Estados Unidos. A despeito de toda a evolução tecnológica, fica muito claro que mesmo com o empenho e investimentos da Receita Federal, ainda precisamos avançar muito mais, principalmente com a integração de outros órgãos intervenientes como o MAPA e ANVISA.

A Aliança PROCOMEX vem colaborando muito com o mapeamento de gargalos e com sugestões que venham a simplificar e agilizar os processos de liberações de cargas, com redução de tempos e custos, sem comprometer a segurança fiscal e aduaneira.

Neste edição também registramos a realização da bonita Festa alusiva ao dia dos Motoristas, que promovemos juntamente com o SINDI-MERCOSUL e o SEST/SENAT. Após uma carreata com muitos caminhões percorrendo as ruas de Uruguaiana para agradecer à cidade a forma como recebe nossos caminhões e motoristas, nos reunimos no Posto Conesul com a presença de familiares e a comunidade de Uruguaiana, para festejar este dia e prestigiar este importante profissional em nossas empresas, aquele que leva o Brasil nas costas.

Em outro importante registro, relatamos a cordial visita na ABTI do prefeito de Uruguaiana, Ronnie Mello, e abordamos temas como o aumento da segurança e a importância do TRIC para economia e a sociedade local.

Desejo assinalar ainda a recente aprovação no congresso nacional da reforma trabalhista, o que enseja abordarmos também a questão da terceirização no setor, já que é um tema muito sensível ao TRIC.

Por fim, nossa publicação destaca o trabalho da ANTT, uma grande parceira e guardiã dos interesses do setor privado nacional em reuniões bilaterais e do Mercosul. Para reafirmar este nosso reconhecimento, nesta edição entrevistamos Noboru Ofugi, que por seu protagonismo na Agência, merece destaque ao fazermos um breve balanço dos 15 anos de atuação da autarquia.

Francisco Carlos Gonçalves Cardoso Presidente da ABTI

Matéria de Capa

19



O Mercosul consagra os maiores tempos de transposição de fronteiras em todos os mercados comuns do mundo.

Transportadores estimam que prazo de duas horas seria um tempo razoável.



Brasil e Uruguai tem reunião bilateral em Jaguarão/RS



Associação promove Festa dos Motoristas em Uruguaiana/RS



Uruguaiana trabalha pela segurança do transporte

06-07

13

15

Sumário

ANO XI - EDIÇÃO 45 - 2017

ANU XI - EDIÇAU 45 -	2017
INTERNACIONAL	
Ponte Mauá (Jaguarão-Rio Branco) será restaurada	06
TRANSPORTE	
ABTI reúne autoridades da área de segurança para combater crir relacionados ao transporte internacional em Uruguaiana	nes 09
ENTREVISTA	
Noboru Ofugi analisa os 15 anos da ANTT 10	-11
LEGISLAÇÃO	
Como fica a terceirização após a nova CLT?	12
ENTIDADES	
Brasil e Argentina criam Conselho	
Empresarial ligado ao setor industrial	15
LEGISLAÇÃO	
Novo marco regulatório do Transporte e	17
seus efeitos no Internacional: as propostas da ABTI 16	-17
RECURSOS HUMANOS	
ITL promove cursos de pós-graduação	10
em diversas capitais do país	18
MERCADO	25
Indústria automotiva projeta desenvolvimento até o ano de 2030	25
INOVAÇÃO Aplicativo dá a largada para o Transporte 4.0	29
INOVAÇÃO	23
Indústria brasileira faz voo inaugural de	
dirigível. A ideia é transportar cargas em breve	30
ASSOCIADOS	
Transportes Marvel é destaque no transporte de frigorificados	31
	٠.
ASSOCIADOS TNT á cloita a proferida do Top do	
TNT é eleita a preferida do Top do Transporte Internacional em pesquisa com embarcadores	32
	-
ASSOCIADOS	

Transportes Silvio renova e amplia instalações em Chapecó



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

Sérgio Mário Gabardo Carlos Alberto Benitez Clóvis Dall'Agnol Lenoir Gral uan Carlos Castro Pasto

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

COMERCIAL

Taciana Machado projetos@abti.org.br - Ramal 208

REDAÇÃO

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

PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃOPlus Comunicações

ARTE Andrea Alves

IMPRESSÃO Kunde Indústrias Gráficas Ltda.

> Tiragem desta Edição 3.000 exemplares

33

Internacional

Uruguai anuncia disposição em compartilhar investimento para construir segunda ponte em Jaguarão

Anúncio foi feito na reunião bilateral Brasil-Uruguai

A histórica Jaguarão/RS sediou nos dias 20 e 21 de iulho a XXII Reunião Bilateral Brasil/ Uruguai. A delegação brasileira foi liderada por Noboru Ofugi, chefe da Assessoria Técnica para o Transporte Internacional da ANTT. Pelo Uruguai, Felipe Martín, diretor Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes e Obras Públicas MTOP, chefiou a delegação. A pauta relacionada ao TRIC encaminhou diversas deliberações, marcando o evento pelo diálogo e disposição resolutiva.

Corredores de transporte para 25,5 ton (veja mapa)

A delegação brasileira mencionou as dificuldades de transportadores brasileiros em operar determinados trechos dos corredores de transporte para 25,5 ton. A delegação uruguaia informou que, para habilitar o corredor Montevidéu – Rio Branco, resta o reforço da ponte sobre o Rio Olimar, cujas obras devem estar concluídas no final de 2018. Além disso, informou que recentemente a circulação de eixos triplos foi habilitada na Rota 8 no trecho entre Minas e a cidade de José Pedro Varela na progressiva do km 277.

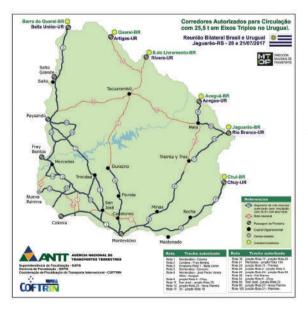
Em relação ao corredor Montevidéu - Rivera, a delegação uruguaia recordou que o tramo de Montevidéu - Durazno já está habilitado para eixos triplos com doze



Reunião bilateral oportunizou o tema da segunda ponte

pneus para 25,5 t. Adicionalmente foi informado que no trecho Durazno – Tacuarembó estão sendo executadas obras de reabilitação de sete pontes cuja finalização está prevista para meados de 2018. A

ligação ficará completa até Rivera apenas no final de 2018, quando a ponte sobre o Arroio Cuñapirú estiver redimensionada para o aumento de peso em eixo triplo.



Transporte de produtos perigosos/alimentos

A delegação uruguaia mencionou que
não pretende promover o transporte de
produtos alimentícios
em caminhões tipo
cisternas, habilitados
para o transporte de
mercadorias perigosas.
Como o assunto está
previsto em normas
internacionais entende que, por analogia,



ABTI expressou as questões do TRIC

se deve autorizar o transporte de mercadorias identificadas como álcool potável e bebidas alcoólicas, que são também os produtos des-

tinados ao consumo humano, em tanques habilitados ao transporte

de produtos alimentícios.

A delegação uruguaia complementou expressando preocupação sobre a incerteza que esta situação ainda gera no transporte de granéis líquidos entre os dois países, e as consequências que podem resultar na atualização do Acordo sobre transporte de mercadorias perigosas no Mercosul. O Uruguai está fazendo testes de limpeza e sanitização dos tanques, para concluir sobre a viabilidade de seu uso múltiplo.

Ponte entre Jaguarão e Rio Branco

A delegação uruguaia informou que em reunião recentemente entre autoridades dos dois países foram definidas as obras de recuperação da ponte Mauá, que encontra-se com o pavimento danificado, problemas de iluminação e drenagem. Os uruguaios destacaram a necessidade de construção de uma nova ponte sobre o Rio Jaguarão, por que o volume de carga está aumentando e é importante preservar a estrutura da atual ponte. Nesse sentido, estão em andamento as ações dos ministérios das Relações Exteriores e dos Transportes e Obras Públicas do país. A novidade "extra pauta" foi a divulgação de que o Uruguai está

disposto a compartilhar o investimento desta segunda ponte, fato que traz uma retomada de ânimos ao projeto, que anteriormen-

te já passara por duas licitações no Brasil, sem continuidade.

Seguros

A delegação brasileira questionou a exigência de seguro de Responsabilidade Civil - Danos à Carga de proprietário de veículos subcontratados, explicando que o seguro é de responsabilidade da transportadora que emite o conhecimento. Foi citado o caso de um transportador que fora subcontratado por uma transportadora uruguaia, e que após envolver-se em um acidente de trânsito que danificou a carga, está sofrendo com a repetição do pedido de indenização, erroneamente demandadas por seguradoras do vizinho país. A delegação uruguaia comprometeu-se a levar o assunto ao conhecimento de autoridades de seguro do seu país.

Integração de sistema de informações

O Brasil manifestou o interesse em dar continuidade às tratati-

vas de dispor de um portal para consultas básicas de empresas habilitadas ao TRIC (nacionais e estrangeiras), via internet, pelos o r g a n i s m o s competentes. A consulta é feita por país (cada

país tem acesso apenas às informações referentes a empresas habilitadas em seu tráfego), com login e senha individualizados. A representação do Uruguai relatou que vem trabalhando para disponibilizar estas informações, assinalando que está faltando a informação de regime de propriedade dos veículos e razão social da empresa proprietária quando não é o titular da licença. A delegação brasileira comprometeu-se a efetuar as inserções solicitadas num prazo de 30 dias.

Fiscalização

A delegação brasileira informou que concluiu internamente as minutas dos Manuais Diretrizes de Fiscalização do Transporte Rodoviário de Cargas e de Passageiros, com base no ATIT e no Segundo Protocolo de Sanções e Infrações, com objetivo de harmonizar os procedimentos de fiscalização entre os organismos de fiscalização brasileiros. Informou, adicionalmente, que o Manual de Cargas foi discutido com os representantes do setor privado de cargas, e que estão em curso fiscalizações integradas com os países.

A delegação uruguaia concordou com a proposta de se exercitar uma fiscalização conjunta na região de fronteira, para testar a versão final dos manuais.



Delegações foram convergentes nas proposições

Internacional

Ponte Mauá



Prefeitura de Jaguarão relata omissão do DNIT e obtém apoio do Uruguai

avio Telis, prefeito de Jaguarão, explicou que a manutenção da ponte Mauá é atribuição do DNIT, compreendendo limpeza, reparos e manutenção do pavimento. Atualmente a prefeitura tem feito a reposição de lâmpadas e a limpeza, mesmo não sendo sua responsabilidade.





Prefeito de Jaguarão ressalta valor histórico da atual ponte

O prefeito assinala que a ponte necessita reparos em seu pavimento, que é de concreto, bem como em sua drenagem, junto à calçada. Ele recentemente esteve reunido com o ministro dos Transportes do Uruguai, quando foi informado da disposição do governo vizinho em compartilhar com o Brasil as despesas de reparos e restauração da ponte.

Estendendo o problema a uma percepção mais abrangente,

Telis frisa que a manutenção da atual ponte não pode ser vista de forma isolada. "O restauro tem de estar associado a nova ponte, pois o peso dos caminhões aumentou muito em relação ao tempo em que se construiu a ponte Mauá", explica o prefeito, destacando que a economia da fronteira sul do RS e do Brasil depende da nova ponte, que já possui projeto executivo. "Somos o corredor do Mercosul para o Uruguai", concluiu o prefeito.

Transporte

ABTI trabalha para mobilizar segurança em Uruguaiana



prefeito de Uruguaiana/ RS, Ronnie Mello, reuniu no dia 18 de agosto os órgãos de segurança pública e representantes do Comércio Exterior (ABTI, SDAERGS e Sindimercosul) com o propósito de mobilizar a cidade para enfrentar o furto de cargas, que segundo ele está causando comoção social. O prefeito ressaltou a importância do transporte e do comércio exterior para o município. O encontro ocorreu por solicitação da ABTI, que expôs dados e as consequências dos furtos para as empresas.

O inspetor Eduardo Amaral Bertão, chefe da 13ª Delegacia da Polícia Rodoviária Federal, destacou que desde a sua chegada em Uruguaiana, há três anos, e apesar da quantidade defasada de efetivo, tenta manter junto ao Porto Seco uma viatura no horário considerado mais crítico. Informou também que as forças de segurança da cidade tem se reunido para tratar do problema, o que vem resultado em ações conjuntas no local.

Também participaram da reunião a delegada Alessandra Xavier, da 2ª Delegacia de Polícia Civil e DEFREC; o major Gerson Mello da Brigada Militar, o secretário de Segurança, Irani Fernandes, o secretário de Desenvolvimento Econômico Aerton Auzani. e o secretário adjunto, Geminiano Pinto, além de representantes da câmara de vereadores e autarquias de Uruguaiana.



NOS FINAIS DE SEMANA E FERIADOS, SUA ÚNICA PREOCUPAÇÃO SERÁ REGISTRAR OS BONS MOMENTOS.

A Planalto te leva para mais de 200 destinos, dentro e fora do Brasil, com conforto e segurança.

E você ainda pode contar com:

- ♠ Ar-condicionado
- WI-FI
- 🖒 Poltronas Reclináveis em até 180°
- Entretenimento a bordo

Para comprar sua passagem, visite nosso site: planalto.com.br



Entrevista

Transporte Internacional: "A ANTT busca ser flexível, sem transigir muito"

Noboru Ofugi



Noboru Ofugi é engenheiro civil com mestrado em Engenharia de Transportes. Toda sua carreira profissional é relacionada ao
transporte, tendo atuado em cargos executivos e de diretoria no
Geipot e no Ministério dos Transportes. Atua na ANTT – Agência
Nacional de Transportes Terrestres desde a sua implantação.
Nela foi diretor em dois mandatos

sucessivos. Ocupou também a direção de duas superintendências da Agência. Desde 2002, é o coordenador do Sub-Grupo 5 (SGT-5) Transportes do Mercosul, bem como representante da ANTT nas reuniões bilaterais com os países do Cone Sul. Atualmente exerce o cargo de Chefe da Assessoria Técnica para o Transporte Internacional da ANTT.

Cenário do Transporte - A ANTT tem conseguido cumprir a contento os objetivos de sua criação?

Noboru Ofugi - Acredito que sim. Com todas as dificuldades o disciplinamento foi um grande desafio. Pela dimensão do trabalho, o registro foi uma tarefa em que fomos ousados ao estabelecer convênios com entidades sindicais, criando uma relação de confiança. A vinculação do imposto sindical ao registro na ANTT ajudou as entidades credenciadas. Agora estamos aprimorando o disciplinamento e a fiscalização. A Lei 11442 nasceu no setor, foi criada de baixo para cima, e contribuiu para o disciplinamento do setor, que estava desorganizado.

P - Como a Agência identifica os problemas do Transporte para interagir com o SGT-5 e com os representantes do ATIT?

R - Nós participamos das reuniões de entidades como a ABTI e a NTC&Logística. Também recebemos reclamações de operadores individuais. Mantemos um canal aberto de diálogo com as pessoas do setor. A outra forma que dispomos para identificar os problemas são as reclamações que recebemos dos demais países, através de pessoas ligadas ao setor, com as quais mantemos relacionamento. As relações pessoais ajudam muito quando temos de buscar soluções com outras autoridades.

- P Onde estão os maiores entraves ao TRIC?
- R O maior problema é a harmonização das legislações, que são con-

templadas com visões diferentes de cada país. Estamos trabalhando para formular um manual de fiscalização padronizado.

- P As exigências da EU para se relacionar com o Mercosul, poderão melhorar os vínculos internos do Mercosul, do ponto de vista do TRIC?
- R Penso que podem ter um efeito positivo. A qualificação do transportador deverá ser potencializada através do Programa OEA, que nós da ANTT, temos estimulado no setor.
- P Os organismos que dialogam no âmbito do Mercosul e do ATIT pautam sempre pela sinceridade?
- R Sim, são sinceros. Eu confio em nossas interlocuções. Nós cobramos atitudes, e há vontade legítima em resolver os problemas.

- P Os objetivos do setor privado e do público, no âmbito da ANTT, sempre são convergentes?
- R Nem sempre são convergentes, mas nós trabalhamos perseguindo este objetivo. Nas reuniões, nós escutamos antes e drenamos de forma construtiva, pensando nos dois lados. O setor privado entendeu que a ANTT é o canal nas reuniões preparatórias do SGT-5. Agora estamos dando mais espaço ao Condesul nestes encontros.
- P Qual a dimensão do corporativismo do setor público nos países envolvidos no Mercosul e ATIT?
- R O corporativismo é muito relativo. Em cada país há organismos distintos para representar

determinados assuntos. Isto traz dificuldades, ocasionalmente pela falta de uma sintonia plena e similaridade, fato que abre espaço ao corporativismo, pois o organismo de um país acaba não compreendendo o de outro.

"Eu confio em nossas interlocuções. Nós cobramos atitudes, e há vontade legítima em resolver os problemas"

- P Ele prevalece ao setor privado?
- R Isso oscila conforme o tema, o país e a circunstância.
- P Cumpre ao Brasil ser mais transigente nos acordos de mercado?

- R Cada país tem uma realidade que deve ser considerada na hora de negociar. A ANTT busca ser flexível, sem transigir muito. Um exemplo recente foi nossa proibição de que caminhões bolivianos de transporte de produtos perigosos transitem no Brasil, por falta de uma legislação de segurança mais condizente com a nossa realidade.
- P O modelo hoje existente de licenças para o TRIC é adequado? Atende aos interesses da economia nacional?
- R Acredito que sim. O credenciamento como operador OEA como requisito ao setor é um caso desses. Cumprimos o que o ATIT preconiza. As licenças atendem ao momento atual. As exigências hoje estabelecidas visam melhorar o serviço.

ABTI apoia iniciativas da FETRANSUL

Federação das Empresas de Logística e Transporte de Carga do RS – FETRANSUL realizou reunião de Diretoria no dia 20 de junho, em Porto Alegre/ RS, contando com a participação da ABTI. Paulo Caleffi, presidente da Entidade, debateu com os presidentes de Sindicatos e da Associação a decisão de realizar a 20ª TranspoSul – Feira e Congresso de Transporte e Logística, em 2018, na cidade de Bento Gonçalves/RS, com o apoio de todos os presentes na reunião. Também foi deliberado o suporte para promover um CO-NET & Intersindical na cidade, por ocasião da Feira. Francisco Cardoso, presidente da ABTI confirmou

que a Associação vai apoiar estas iniciativas, convidando as empresas associadas à Entidade, bem como promovendo iniciativas que tenham sinergia com estas realizações da FETRANSUL.



Legislação

Os novos parâmetros para a contratação de empresas terceirizadas

(Lei 13.429/2017 e 13.467/2017)

Gisele Mancuso Advogada / Auditora



Lei nº 13.429/2017, publicada em 31.03.2017, veio alterar a Lei nº 6.019/1974 acerca do trabalho temporário, contudo, deu providências acerca da contratação de terceiros e a relação entre prestador e tomador de serviços.

Não obstante a nova lei ter trazido os conceitos de "prestador" e "tomador de serviços", bem como suas responsabilidades em relação aos trabalhadores, foi apenas com a sanção da Lei nº 13.467/2017 (Reforma Trabalhista), publicada em 13.07.2017 que os conceitos e regras para este tipo de contratação se tornaram mais claros.

Assim, é que o novo teor do artigo 4ª-A, modificado pela Lei nº 13.467 passou a considerar a possibilidade de contratação de empresa terceira para a execução de quaisquer das atividades do to-

mador de serviços, **inclusive sua** atividade principal.

Até então, a contratação de terceiros aplicava-se tão somente às chamadas atividades-meio da Empresa, ou seja, aquelas que não estavam diretamente ligadas à atividade principal ou final do tomador de serviços, tais como serviços de limpeza, vigilância, manutenção predial, etc..

Segundo os novos critérios legais, os funcionários da empresa terceirizada devem ter garantidas as mesmas condições sanitárias, de utilização de transporte e alimentação, atendimento médico e ambulatorial, bem como treinamentos e ambiente com condições adequadas de trabalho, garantidos aos empregados da tomadora de serviços, sempre que o serviço for prestado nas dependências da mesma.

"É possível contratar empresa terceira para a execução inclusive sua atividade principal"

Outro ponto a destacar é a faculdade de haver cláusula contratual entre as partes contratantes, acerca de eventual isonomia de salários e benefícios entre seus funcionários.

Vale lembrar que a empresa prestadora de serviços permanece responsável por contratar, dirigir e remunerar seus empregados.

Não obstante ter a legislação autorizado a contratação de empresas terceirizadas na atividade-fim do tomador, esta acabou também, por estabelecer algumas vedações à contratação de terceirizados em duas situações:

- **a)** sócio da empresa terceirizada não pode ter trabalhado com ou sem vínculo para tomadora nos últimos 18 meses;
- b) empregado demitido pela empresa tomadora, não poderá figurar como empregado de empresa prestadora de serviços a esta mesma tomadora, por pelo menos 18 meses. Tal medida parece um tanto restritiva, mas visa resguardar o tomador de eventuais pedidos de unicidade do contrato de trabalho, ou seja, de continuidade do vínculo direto de emprego do terceirizado com a empresa tomadora.

Por fim, é bom ressaltar que o tomador não pode deixar de efetuar o controle ou fiscalização indireta da empresa contratada, por meio da recepção e aferição da documentação trabalhista de seus empregados, evitando-se com isso, desvios indesejados e eventual responsabilização na Justiça do Trabalho.

SEST_SENAT 🤶

ESTUDE ONDE E QUANDO QUISER

CURSOS GRATUITOS

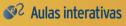
Faça os nossos cursos a distância.

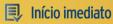
MAIS DE **200** CURSOS NAS SEGUINTES ÁREAS:

Educação | Gestão | Saúde | Social | Transporte | Regulamentados

CURSOS COM CERTIFICAÇÃO











SEST SENAT

Acesse: ead.sestsenat.org.br

Transporte

Festa do Motorista atrai grande público em Uruguaiana

tradicional Festa do Motorista de Uruguaiana este ano foi realizada no dia 30 de julho, no posto de combustível Conesul I. O evento contou com o apoio e organização da ABTI, do SEST SENAT, Sindimercosul e do posto que sediou a celebração. A carreata pela cidade abriu as atividades, atraindo centenas de caminhões e automóveis. Aproximadamente 1.500 pessoas se deslocaram ao destino do desfile, no posto Conesul I. A programação teve sequência com o almoço. À tarde ocorreram apresentações musicais, shows de dança nativista e celebração ecumênica. Atividades para todos os públicos foram programadas: camas elásticas (pula-pula), pipoca, algodão doce, palhaço, balões personalizados para crianças, cabine de fotos com a lembrança da festa impressa foram atividades propostas pelos organizadores.

Francisco Cardoso, presidente da ABTI, assinalou a importância da Festa, justificado que o motorista é um importante parceiro das transportadoras: "Uruguaiana recebe os transportadores de braços abertos" arrematou ele, ao destacar o sentido comunitário do evento. Já Jorge Luís Frizzo, presidente do Sindimercosul, ressaltou que o evento foi planejado com muito carinho, regozijando-se pelo grande público que prestigiou a Festa.

O evento contou com o apoio da Prefeitura Municipal, Polícia Rodoviária Federal, Brigada Militar, Corpo de Bombeiros, Ótica e Joalheria Visão, Planalto Transportes, Ruver Logística, SETAL, Sindicam e Sincaver. A Festa foi patrocinada pela Gafor Logística, Freteiro, Multilog, CFC Shaloon, Hoff Pneus, ADG Sul Corretora de Seguros, CFC Uruguaiana, Cootranscau, Magna Seguros e Juliano Pintura Automotiva.



Equipe ABTI mobilizou a comunidade para realizar um grande evento



Realização:







Patrocinadores:





















Apoiadores:























Conselho Empresarial aproxima indústrias do Brasil e Argentina

s lideranças empresariais do setor industrial de Brasil e Argentina (Confederação Nacional da Indústria e a União Industrial Argentina) criaram o Conselho Empresarial Brasil-Argentina- Cembrar, com o propósito de ampliar e fortalecer a integração econômica entre as duas economias. A Entidade permitirá que os setores industriais dos dois países troquem informações sobre políticas industriais e comerciais, identificando oportunidades de comércio e investimentos, articulando a defesa de interesses dos setores junto aos governos, além de atuar em conjunto no âmbito do Mercosul. Os representantes das duas entidades vão se reunir pelo menos uma vez por ano.

"O Cembrar vai atuar na busca da redução de barreiras. Alguns setores, como têxtil, químico, alumínio, proteína animal e produtos alimentícios já reportaram barreiras que incluem regulamentos técnicos, questões sanitárias e rotulagem", destaca a gerente de Política Comercial da CNI, Constanza Negri.

No dia 08 de junho, em São Paulo/SP, o Cembrar teve sua primeira reunião, com a presença de 58 empresas e associações setoriais. A Entidade será presidida pelo CEO da InterCement, Ricardo Fonseca de Mendonça Lima, e a CNI vai exercer a secretaria-executiva.

Segundo estudo da Confederação Nacional da Indústria em 2005 o Brasil era o principal fornecedor de 26 produtos industrializados para a Argentina. Em 2015, o país tinha perdido a liderança em sete produtos. Em outros 12, o país continuou sendo o principal exportador, mas perdeu participação.

Além disso, os principais concorrentes brasileiros também mudaram. Se antes, os brasileiros concorriam com mercadorias da Alemanha, Estados Unidos e França, atualmente, a concorrência é com México, China, Coreia do Sul e Tailândia. "As relações entre Brasil e Argentina encontram-se muito aquém do que seria esperado para países com fronteira física e sócios em uma união aduaneira", diz o presidente do Cembrar.

Transporte



Marco Regulatório do Transporte Rodoviário de Cargas vem sendo debatido no Congresso Nacional e projeta-se que será sancionado ainda em 2017. O deputado federal paulista Nelson Marquezelli, é o relator da Comissão Especial que dará parecer ao Projeto de Lei nº 4860, de 2016, de autoria da deputada Christiane de Souza Yared, membro da Comissão de Viação e Transportes.

No dia 22 de agosto a Comissão Especial do Marco Regulatório, da Câmara dos Deputados e representantes do Transporte Rodoviário de Cargas estiveram reunidos na Confederação Nacional do Transporte (CNT), em Brasília/DF, para analisar e discutir a Minuta do Substitutivo ao PL 4.860/16, que estabelece o Marco Regulatório.

Para o deputado federal Toninho Wandscheer (PROS-PR), presidente da Comissão, há uma expectativa de melhoria do transporte rodoviário de cargas: "O texto, que está em fase final de confecção, trará grande contribuição para o fortalecimento das empresas e autô-

nomos, proporcionando segurança jurídica, abrangendo a reforma trabalhista do setor de transportes, segurança viária, atribuição de responsabilidades, renovação de frota, melhorias no transporte internacional e no transporte de produtos perigosos", sustenta ele.

A Seção II do texto em discussão versa sobre o Transporte Internacional de Cargas. A ABTI encaminhou documento sugerindo alterações em diversos aspectos do Marco. No quadro relacionamos os de maior relevo.

Alterações propostas pela ABTI

1- Exigências mínimas para habilitação

- · A pessoa jurídica (ETC e/ou CTC) que pretender habilitar-se deverá ser proprietária de uma frota que tenha capacidade de transporte dinâmica total mínima de 400 toneladas, a qual poderá ser composta por equipamentos do tipo trator com semirreboque, caminhões com reboque ou veículos do tipo caminhão simples;
- · A pessoa jurídica a habilitar-se deverá comprovar um capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido na data de sua habilitação, renovação ou recadastramento pela ANTT, de 440.000 DES (Direitos Especiais de Saque).

2 - não criação de nova Comissão de Acompanhamento do TRIC

O artigo 67 está propondo a instituição de uma Comissão de Acompanhamento do Transporte Internacional de Cargas - CATIC, presidida pela ANTT, incumbida do acompanhamento das Reuniões Bilaterais e Multilaterais no âmbito do Subgrupo de Transportes do MERCOSUL (SGT-5), e da Associação Latino Americano de Integração (ALADI), composta pelos seguintes membros:

- a) Um membro representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres;
- b) Um membro representante da Polícia Rodoviária Federal;
- c) Um membro representante dos Despachantes Aduaneiros;
- d) Um membro representante da Receita Federal do Brasil;
- e) Até cinco membros representantes de organizações representativas das Empresas de Transporte Internacional de Cargas, associadas à Confederação Nacional da Categoria.
- f) Um membro representante de organização representativa dos Transportadores Autônomos, atuante no Transporte Internacional de Cargas, associado à Confederação Nacional da Categoria.

A ABTI sustenta que já existe espaço especifico para discussão, onde previamente reúnem-se representantes do setor privado e do setor público para discutir os possíveis avanços. A proposta conflita com outras leis e acordos internacionais.

3 - Proposta de redução da idade média da frota

O artigo 70 institui uma gradativa redução da idade da frota de veículos automotores, passando de 15 para 10 anos. Implementos, reboques, semirreboques e caixas de carga passariam de 20 para 15 anos. A Associação sustenta que a proposta é mercadologicamente inviável.

4 - Liberação das cargas em casos de inoperância das aduanas

O artigo 72 preconiza que em casos de inoperância das aduanas situadas no Brasil, quer seja por falta de colaboradores, problemas físicos, de infraestrutura, greves, ou de força maior, fica assegurado às empresas nacionais habilitadas ao transporte internacional, o direito à liberação imediata da carga, ficando a empresa de transporte e o tomador do serviço, exportador ou importador, responsáveis pela apresentação da documentação inerente a cada participante no prazo de 168 (cento e sessenta e oito) horas do efetivo retorno em operação da aduana. A ABTI defende a simplificação do artigo, pois já existe legislação própria a respeito desta questão.

Recursos Humanos

Instituto de Transporte e Logística oferta cursos de pós-graduação em transporte



Turma em andamento em Porto Alegre/RS

riado em 2013 pela Confederação Nacional do Transpor-≠te, o Instituto de Transporte e Logística - ITL tem por missão gerar mais competitividade ao setor de transporte e promover formação avançada em nível acadêmico e profissional de alta performance.

O Instituto adotou três bases de ação: a geração do conhecimento; o aprimoramento do capital humano; e a inovação da atividade transportadora, voltando-se à área empresarial, ao planejamento e às discussões sobre o futuro do transporte.

Atualmente o ITL está ofertando três cursos de pós-graduação: Especialização em Gestão Empresarial (para dirigentes do SEST SENAT), Certificação Internacional (para o setor de aviação) e o curso de Gestão de Negócios (para empresários e executivos do transporte rodoviário de cargas)

Chancela da Fundação Dom Cabral

A Especialização em Gestão de Negócios é uma pós-graduação latu sensu ministrada pela Fundação Dom Cabral. Sua proposta é capacitar gestores e executivos de empresas de transporte e logística nas mais modernas técnicas de gestão de negócios. Objetiva, também, desenvolver as competências necessárias para tornar o setor mais competitivo. O curso de Gestão de Negócios faz parte do Programa Avançado de Capacitação do Transporte. O programa tem como objetivo fomentar o desenvolvimento de pesquisas científicas. O curso é gratuito, e voltado para gestores das empresas de transporte associadas ao Sistema CNT.

O currículo da Especialização em Gestão de Negócios foi idealizado considerando o pensamento prático do mundo dos negócios. Busca avaliar práticas de gestão dos transportes nas organizações, balanceando a teoria com a prática e desenvolvendo nos participantes uma visão empreendedora e criativa. Em 2016 e 2017 onze capitais brasileiras formaram turmas do curso (veja quadro), que tem duração média de 14 meses, com encontros bimestrais e carga horária de 360 h/ aula. 20% do curso é ministrado a distância. Em 2018 novas turmas serão ofertadas: acompanhe pelo site itl.com.br

Requisitos para participar do processo seletivo ao curso

- ser um profissional do setor de transporte;
- exercer cargo de gestão, devidamente comprovado em curriculum vitae, e declarado na ficha de inscrição on line;
- ter nível superior completo em qualquer área de formação, em curso reconhecido pelo MEC;
- possuir noções básicas de inglês.

Turmas em Andamento

- · São Paulo/SP (2)
- Belo Horizonte/MG
- Recife/PE
- Manaus/AM
- · Florianópolis/SC
- Belém/PA
- Campo Grande/MS
- · Goiânia/GO
- Belo Horizonte/MG
- · Porto Alegre/RS
- · Curitiba/PR
- · Salvador/BA

Matéria de Capa



s blocos econômicos ganharam importância e significado econômico maior a partir dos anos 1990. Oficialmente o Mercosul foi o primeiro deles a ser instituído, em 1991, porém foi a União Europeia que inspirou o modelo, pois apesar de ser formalmente constituída em 1993, há muitos anos o continente vinha trabalhando no alinhamento entre os países europeus. A diversidade cultural e o número de nações envolvidas fazem da União Europeia, com seus 28 integrantes, um bloco econômico referência pela livre circulação de pessoas e mercadorias. No mesmo contexto foi criado em 1994 o NAFTA- Tratado Norte-americano de Livre Comércio, que tem por objetivo diminuir barreiras comerciais e alfandegárias, além de aumentar exportações entre Canadá, Estados Unidos, México e Chile.

Na sua criação, o Mercosul se propôs a formar um bloco com livre circulação de bens, no entanto isso não aconteceu. Enquanto na Europa já não existem estruturas de alfândega entre os países membros, e no NAFTA a meta de diminuir barreiras está se efetivando mesmo na conflagrada fronteira com o México, no Mercosul, 26 anos depois, este aspecto da integração do bloco teve poucos avanços.

Um exemplo marcante da lentidão desta integração é o estabelecimento do Código Aduaneiro do Mercosul, que começou a ser discutido em 2004. Apenas em 2010 as negociações tiveram a aprovação da Argentina, e tão somente em 20 de junho de 2017 a representação brasileira no Parlasul - Parlamento do Mercosul aprovou tal código, que em seus 14 títulos e 181 artigos não traz clareza, nem compromissos, com a diminuição das barreiras alfandegárias.

Nas fronteiras terrestres o transportador rodoviário de cargas é o efetivo elo de ligação de um mercado comum. Em consulta às instituições alfandegárias dos Estados Unidos, Canadá e México (veja destaque) verifica-se que o transtime alfandegário entre estes países é 48 vezes menor do que o do Mercosul. Para não deixar de estabelecer uma comparação com o caso da Europa, onde



não existe controle aduaneiro entre os países membros, mas sim exclusivamente nos países mais ao leste do bloco (uma fronteira da UE), como a Polônia e a Hungria, verifica-se igualmente um prazo médio de transposição de fronteiras 168 vezes menor do que o do Mercosul.

A criação do Mercosul trouxe um incremento das relações comerciais entre os países membros, com consequências positivas a todos as partes envolvidas nos processos de exportação/importação, porém as estatísticas demonstram que esse processo mercadológico de integração não está sendo acompanhado de medidas efetivas no âmbito aduaneiro, num contexto que traz perdas de produtividade e competitividade a todos os envolvidos, sobretudo no setor privado.

Prevalece a burocracia

Cada país e órgão anuente tem suas legislações e suas formalidades para conduzir as operações aduaneiras. Em todas as situações estas atividades dependem de pessoas, e cada uma tem maneira de pensar e interpretar diferentes. Paulo Maia, diretor da PM Despachos Aduaneiros, de Uruguaiana/RS, destaca que



Paulo Maia

na atual conjuntura econômica e de corrupção que estamos vivendo, não é nada fácil para ter controle das pessoas: "a irritação e o descontrole são grandes demais" sentencia ele. Pela natureza de sua atividade como despachante, Maia entende que se cada um fizesse sua parte corretamente, voltado ao que realmente interessa, cumprindo a legislação à risca, com agilidade e coerência, tudo poderia andar bem melhor.

Arthur Hammes, diretor de Logística Internacional Transportadora Hammes, observa a coerência da fiscalização, que realiza as inspeções físicas e documentais dentro dos conformes e não faz exigências sem base legal. Ele observa que os atrasos maiores ocorrem na fronteira de Uruguaiana com a Argentina, em situações em que a carga é parametrizada em Canal Vermelho, pois os fiscais realizam constantes reuniões que impedem a agilização das liberações nos desembaraços. Segundo ele, para dificultar ainda mais, a fiscalização estabeleceu a quinta-feira da semana como o "dia sem computador", em que só liberam veículos parametrizados em Canal Verde.

"A grande dificuldade é a burocracia, a falta de sistema e mecanismos digitais que amenizem o tempo de espera" ressalta Juan Galvan, gerente comercial da Gafor, que constata não haver nenhuma exigência que esteja fora dos padrões normais do comércio exterior.

Galvan entende que as filas formadas para ingressar nos portos secos e as distribuições de senha, a falta de integração dos sistemas entre os países, e a alta burocracia do controle de documento físico, por parte de vários órgãos intervenientes, que contam com equipe reduzida ou escala semanal dependendo da fronteira, são aspectos determinantes do tempo desperdiçado nos transtime alfandegário.

Paulo Maia concorda que a burocracia é o maior entrave à agilização dos processos. A maneira que ele vislumbra contorná-la é cada importador, exportador, transportador, despachante fazer seus deveres antecipadamente evitando assim atraso após o veículo e carga estarem nos portos rodoviários, marítimos e aéreos. "Que nossas autoridades cumpram com sua parte como fiscais que realmente são, que o façam cumprindo as regras a eles impostas pela legislação, que seja em um único critério", propõe ele.



Precisamos de investimentos no setor aduaneiro, ressalta Francisco Cardoso

Francisco Cardoso, presidente da ABTI e da Interlink Cargo, pondera que os auditores fiscais precisam cumprir a legislação, seja aduaneira ou sanitária. "O Brasil não é muito diferente de outros países do Mercosul, no que se refere à legislação, entretanto somos um país muito grande, com muitas fronteiras, portos e aeroportos, e precisamos de mais investimentos, seja em informatização ou pessoal, para agilizar o atendimento", sustenta ele.

Tempo médio transtime no Mercosul (1º semestre 2017)

•		•
País	Exportação	Importação
Argentina	5 horas	45 horas
Uruguai	8 horas	31 horas
Paraguai	22 horas	50 horas / noturna 9 horas

Como reduzir o tempo de espera

Ainda que haja um longo caminho a percorrer para que o Brasil (e o Mercosul) tenham uma agilidade semelhante às boas práticas em outras partes do mundo, os tempos de retenção das cargas ou veículos pela Receita Federal tem diminuído muito nos últimos anos, devido aos investimentos realizados em informatização e simplificação de processos da RFB, observa Cardoso, sem deixar de considerar que outros órgãos intervenientes, como o MAPA e ANVISA, por falta de pessoal e lento processo de integração à janela única, seguem retendo cargas e caminhões em prazos incompatíveis com os avanços que a tecnologia pode conferir a simplificação e agilização de processos fiscalizatórios, sem comprometer a segurança sanitária.

O presidente da Associação entende que a solução que já está em curso com a implementação da janela única pela Receita Federal, e a previsão da integração de outros órgãos intervenientes vai conferir transparência e visibilidade ao processo fiscalizatório, contribuindo para a agilização e redução dos tempos de permanência de cargas e caminhões em aduanas.

Já Juan Galvan sugere que a adoção de aduanas integradas, como a de São Borja, melhoram o processo, pois há uma comunicação muito mais próxima entre os países. Visão idêntica tem Arthur Hammes, pois das três principais fronteiras operacionais onde sua empresa passa, considera a de Jaguarão com o Uruguai como a mais ágil, muito em razão de existir uma aduana conjunta.



Motoristas perdem muito tempo aguardando despachos

Brasil tem baixa expressão no comércio mundial

Mesmo que tenha elevado em cerca de 67% suas exportações entre 2005 e 2016, o Brasil não figura entre os grandes protagonistas do comércio mundial. O país tem oscilado sua participação entre as dez maiores economias do mundo. mas segundo a Organização Mundial do Comércio - OMC, em 2016 ocupou a 25ª posição entre as nações exportadoras, com 1,20% do comércio mundial. Nas importações o Brasil figura em 28º lugar, com uma participação de 0,9%.

Para se estabelecer uma comparação realista com as circunstâncias do Brasil, neste mesmo período, a OMC ranqueou o México como o décimo-terceiro maior exportador do planeta.

É neste contexto que se verifica a falta de competitividade de nossos produtos, parte resultante de uma economia fechada, onde as barreiras alfandegárias cumprem papel importante.

A criação do Mercosul não afastou o país deste modelo, fato que pode ser observado no contexto global, e que cotidianamente é vivenciado pelos transportadores nas fronteiras terrestres do Brasil.

Tempo médio *transtime* na União Europeia

Polônia (UE) – Ucrânia	Exportação	5 - sem espera		3 - 2h30min/média
(oito pontos de passagem)	Importação	2 - sem espera	2 - sem informação	4 - 1h45min/média
Polônia(UE) – Rússia	Exportação	sem espera		
(quatro pontos de passagem)	Importação	sem espera		
Polônia(UE) – Belarus	Exportação	sem espera		
(quatro pontos de passagem)	Importação	2h40min/média		
Hungria (UE) – Romênia	Exportação	30 min		
(cinco pontos de passagem)	Importação	30 min		

O prejuízo do tempo perdido

Afora os custos de ingresso e pesagem pagos aos órgãos privados que administram os recintos alfandegados, a Transportadora Hammes, que opera com produtos químicos calcula que o prejuízo gerado pelos custos indiretos e pela não utilização de um equipamento, são da ordem de R\$ 1.000,00/dia. Já o presidente da Interlink estima que um veículo de transporte internacional pode custar US\$ 350,00/dia se for carga seca e até US\$ 500,00/ dia se for de carga refrigerada. Cardoso ressalta que estes custos são repassados aos contratantes do frete: "não tem almoço grátis", diz ele. "No fim, quem paga a conta pela ineficiência de processos é o consumidor e toda a sociedade", constata o empresário.



Galvan, executivo da Gafor, aponta para valores idênticos: o custo da diária de um caminhão parado gira em torno de R\$ 1.000,00, o que considera um mau negócio para o embarcador que deve repassar o custo ao produto, como para o transporte, em si. "É preciso considerar que a estadia não remunera a perda de eficiência gerada no processo, pois teremos impactos nos próximos embarques", pondera ele.

O protagonismo do transportador nas demoras

O maior problema do setor privado é a falta de pro-atividade, explica o despachante Paulo Maia, que também é diretor da ABTI. Segundo ele, é necessário trabalhar com a produtividade documental, embarque, enfim, com tudo que pertence ao processo administrativo aduaneiro. "Cabe ao transportador cumprir com a sua parte no processo" pondera ele.

e contribuições da Aliança PRO-COMEX", constata ele, esclarecendo que a instituição é mantida pela iniciativa privada, que mesmo em período de crise seguiu investindo em recursos e cessão de profissionais para que os estudos e trabalhos não fossem interrompidos.



Na Aliança PROCOMEX as proposições buscam a redução dos tempos aduaneiros

O presidente da Associação observa que o setor privado está contribuindo muito para a redução de tempos aduaneiros. O melhor exemplo disso é a Aliança PROCOMEX, na qual a ABTI tem um assento no Conselho. Francisco Cardoso explica que ela é constituída por 78 entidades do setor produtivo, que realiza estudos e propostas em conjunto com órgãos governamentais para dotar o Brasil com um sistema de fluxo aduaneiro moderno e que possa conferir mais competitividade aos operadores de comércio exterior brasileiro. "Muitos dos avanços já conquistados foram por iniciativas "Este é um bom exemplo, ao que aproveito para expressar o reconhecimento dos transportadores pelo trabalho de John Main, coordenador executivo da Aliança PROCOMEX, que com sua liderança e perseverança, tem alcançado expressivos resultados para a simplificação e agilização do comércio exterior brasileiro.

Juan Galvan, gerente da Gafor, entende que na falta de sistemas inteligentes e integrados que agilizem a apresentação de documentos, o melhor que um transportador deve fazer é um correto check list.

Tempo médio transtime no Nafta

Canadá – Estados Unidos	Importação	16 sem espera	10 – 13min/média
(26 pontos de passagem)	Exportação	sem espera	
Estados Unidos – Canadá	Importação	21 sem espera	3 – 15min/média
(21 pontos de passagem)	Exportação	sem espera	
Estados Unidos – México	Importação	12 sem espera	3 – 20min/média
(15 pontos de passagem)	Exportação	sem espera	

Desde agosto de 2016 Estados Unidos e México passaram a adotar inspeções primárias conjuntas que reduziram os tempos de transposição de 5 horas para 20/25 minutos

O peso da infraestrutura no transtime

Ouando a análise do transtime alfandegário se debruça no tema da infraestrutura para os caminhões, o presidente da Interlink vai mais longe: "não faz sentido seguirmos operando como estamos hoje, investindo em áreas de estacionamentos para caminhões. Precisamos nos espelhar no modal aéreo, onde os aeroportos foram totalmente redesenhados para que as aeronaves permaneçam o menor tempo em solo. E a questão é que precisamos avançar para o conceito de aduanas integradas, ou seja, as fiscalizações de dois países precisam trabalhar de forma conjunta nas fiscalizações para reduzirmos os tempos de permanência de cargas em caminhões em aduanas. A questão não é integrar apenas países mas também fiscalizações fiscais e sanitárias".

Já Arthur Hammes, diretor da Transportadora Hammes, avalia que de maneira geral a infraestrutura dos portos secos é satisfatória, e atende bem a demanda de veículos. Em casos excepcionais, onde se chega perto da superlotação, há remaneja-

México e Estados Unidos estão unindo alfândegas

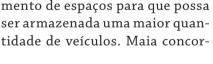


Em agosto do ano passado México e Estados Unidos deram início a um programa de inspeção aduaneira conjunta que tem por objetivo reduzir o tempo de cruze fronteiriço entre os dois países. A implantação está se ampliando de maneira gradativa, nos estados do Arizona e Califórnia. Outros dois estados norte-americanos fazem fronteira com o México: Texas e Novo México.

Até então o tempo médio de transtime era de cinco horas, ocasionando queixas permanentes dos transportadores. Segundo as autoridades de fronteira o tempo de espera foi reduzido em 85%, estimulando a passagem dos transportadores nos locais já unificados e atraindo negócios às cidades.

Gil Kerlikowske, representante da Proteção de Fronteiras e Aduanas dos EUA, afirmou que trabalhando juntos, os países economizam tempo e dinheiro, ao se referir a fronteira conjunta em Nogales/Arizona. "A intenção é reduzir o tempo, agilizar o caminhão com a mercadoria, mas também manter a aplicação da lei dos dois países", declarou por sua vez Joe Agostini, sub-diretor do porto fronteiriço de Nogales.

mento de espaços para que possa ser armazenada uma maior quan-





da que quando se fala de infraestrutura, pode-se dizer que são boas, mas ele pondera que todos dependem dos órgãos fiscalizadores para poderem avançar com os tempos necessários para cada caso. "Todos devem se preocupar em melhor atender seus clientes com bons tempos para todo o processo aduaneiro", diagnostica o despachante.

Juan Galvan, da Gafor, reinterpreta o assunto. Ele afirma que os tempos atuais elevados geram acúmulos de veículos nas fronteiras, impactando diretamente na avaliação da infraestrutura.



Em Jaguarão/RS opera aduana integrada Brasil/Uruguai

O despachante Paulo Maia considera que a capacidade de diálogo com os órgãos públicos é relativa: "de alguns não temos nada a reclamar, ao contrário de outros, que tem o prazer de dificultar, dando a entender que querem mostrar sua força e unilateralidade nas soluções".

De modo mais específico à fronteira em Jaguarão/RS, Arthur Hammes observa que a Multilog realiza um filtro das sugestões recebidas, para então repassar à Receita Federal e demais órgãos que possuam parcela de participação. Ele também assinala que a ouvidoria da Receita Federal tem se mostrado bastante receptiva.

O presidente da ABTI concorda que a Receita Federal é muito receptiva e colaborativa: "acho que o momento de falta de recursos que estamos vivendo, não somente no Brasil, mas também em outros países do Mercosul, exigirá do setor público muita inteligência para atender as crescentes demandas de fiscalização tributária, sanitária e agora muito atual, de segurança. Nos próximos anos, estou prevendo uma redução na contratação de servidores federais, pelo contingenciamento de recursos e problemas previdenciários, e a alternativa é seguirmos trabalhando de forma colaborativa, setor público e privado, com estudos e projetos de informatização para a simplificação e agilização de processos, sem comprometer a segurança fiscalizatória. Assim poderemos reduzir os tempos de permanência de cargas e caminhões em aduanas", espera Cardoso.

Juan Galvan avalia que os servidores da linha de frente, que convivem com este dilema, são receptivos ao diálogo, mas ele sustenta que a solução dos problemas não depende deles: "precisamos que as autoridades competentes tenham uma atuação mais ativa e trabalhem em prol de agilizar e principalmente modernizar o sistema atual".

Qual é o tempo ideal de transtime?

Os entrevistados desta reportagem convergem para uma visão que os procedimentos de exportação não deveriam ocupar um tempo maior do que duas horas. Francisco Cardoso entende que as tecnologias já permitem antecipar documentos e processos, e desta forma não reter cargas e caminhões em canal verde mais do que uma hora na exportação, ou duas na importação. Maia estima que duas horas na exportação é um

bom prazo, enquanto na importação considera oito horas um tempo aceitável. Galvan concorda que o cruze de fronteira, com documentação pronta e aduanas integradas, não deveria levar mais de que duas horas. Arthur Hammes não indi-



Receita Federal é receptiva ao diálogo, afirma o presidente da ABTI, Francisco Cardoso

cou um tempo ideal, mas sugeriu que se adote uma padronização do tempo necessário para importação e exportação, melhorando a previsibilidade do transportador.

Mercado

Rota 2030 definirá rumos para a indústria automobilística no Brasil

🕇 m vigência desde 2013, o ┫ Inovar-Auto: Programa de ■ Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores tem como objetivo estimular o desenvolvimento tecnológico do setor automotivo, bem como aumentar a segurança dos passageiros de automóveis e atender às exigências necessárias para a conservação do meio ambiente. As empresas produtoras ou comerciantes do setor recebem do Governo Federal incentivos tributários para aprimorar as atividades desenvolvidas, contanto que cumpram metas, como valores mínimos de investimento, aumento do volume de gastos com determinadas áreas, produção de veículos mais econômicos, entre outros.

O Inovar-Auto termina em 2017, e rendeu ao Brasil uma condenação por protecionismo na Organização Mundial do Comércio (OMC). A entidade definiu que o regime automotivo fere as leis de livre comércio e afeta empresas estrangeiras de forma injusta.

Desde abril o Governo Federal iniciou os estudos de uma nova política industrial de longo prazo para o setor automotivo. O programa foi intitulado pelo Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços de "Rota 2030", e visa criar um grupo de trabalho para planejar a política industrial para além dos ciclos políticos quadrienais.

A percepção do setor é de que não é possível pensar a indústria e



fazer política industrial em ciclos muito pequenos, porque as decisões empresariais em geral são tomadas em ciclos de médio e longo prazo, que justificam o nome do novo programa. A missão é desenhar medidas capazes de garantir ao Brasil participação importante na cadeia automotiva global até 2030, com metas tecnológicas e de emissões, incentivo à inovação e apoio à cadeia produtiva.

As principais propostas

- A Anfavea propõe a criação de programa de refinanciamento de dívidas ou mesmo uma linha de crédito especial para os fornecedores da cadeia.
- O Brasil quer disseminar as principais tecnologias automotivas no país. Isso inclui tecnologia de propulsão e de conectividade.
- · A Anfavea defende que os impostos sejam cobrados não segundo a cilindrada do motor, mas sim de acordo com os números de consumo e emissões.
- O setor defende a criação de um programa nacional de inspeção veicular para assegurar a redução de acidentes e de poluição.
- O estímulo à utilização de outros modais para baratear o custo logístico que afeta diretamente a competitividade.
- O setor busca uma simplificação do sistema tributário.

Porto Mauá oficializa Zona Primária Aduaneira

Receita Federal emitiu Ato Declaratório em 01 de setembro tornando Zona Primária de Recinto Aduaneiro o Ponto de Fronteira Alfandegado em Porto Mauá/RS.

O registro é assinado por Gerson Luiz Graef, inspetor-chefe da Receita Federal na cidade. Na área demarcada de 9.000 m2 situa-se o pátio de estacionamento de caminhões, carregados com mercadorias para os procedimentos com fins de despacho de importação e exportação, conferências físicas na importação e exportação, concessão e conclusão de trânsito aduaneiro de importação e exportação, e área destinada



às verificações fitossanitárias. A formalidade representa um novo passo do município na busca de atrair o transporte rodoviário internacional de cargas para o seu porto, em rota que encurta caminho a diversas localidades.

Grupo Martins compra assessoria aduaneira

Grupo Martins ampliou a presença no mercado de assessoria aduaneira com a aquisição da empresa Transcronos, com sede em Santos/SP, especializada no desembaraço aduaneiro do setor automotivo.

Pelo acordo, a Transcronos transfere toda carteira de clientes e concede o direito de uso da marca. "Foi um passo importante, porque essa compra nos posiciona estrategicamente no segmento de autopeças e marca uma nova etapa no nosso crescimento", afirma Lourival Martins, presidente do Grupo Martins.

Após a fusão, a Martins passará a executar cerca de sete mil processos mensais entre importações e exportações. A viabilidade desse crescimento se deve ao alto investimento em tecnologia de ponta em sistemas e softwares de desembaraço aduaneiro. O negócio fortaleceu a presença do Grupo Martins no setor automotivo, com a prestação de serviços na cadeia do comércio exterior, em especial de assessoria aduaneira e logística internacional.

A empresa atua com cerca de 150 funcionários diretos e indiretos prestando serviços de assessoria aduaneiro, agenciamento de carga, armazenagem, transporte nacional, e credenciamento para fazer transporte internacional.



Espaço ComJovem

COMJOVEM visita Grupo Apisul, em Porto Alegre



ções. "Isso demonstra que acompanham o mercado e se preocupam com as necessidades do transportador, pois conseguem transformar demandas em novos produtos e serviços. É sempre muito bom e produtivo visitas técnicas onde conseguimos visualizar e testemunhar o quanto os nossos fornecedores se dedicam ao TRC, como trabalham, como inovam e como se relacionam. Também uma grande oportunidade de networking e aprendizado", afirmou a coordenadora da COMJOVEM.

ma comitiva de jovens empresários integrantes das COMJOVEM de Porto Alegre, Uruguaiana, Belo Horizonte, Curitiba e Rio de Janeiro visitou a sede do Grupo Apisul no dia 28 de junho, em atividade realizada durante o transcurso da 19ª TranspoSul - Feira e Congresso de Transporte e Logística, em Porto Alegre/RS. Também estavam presentes jovens empresários argentinos, que se reúnem de modo congênere ao brasileiro, com o estímulo da FADEEAC - Federação Argentina de Entidades Empresariais do Transporte de Cargas. Ana Carolina Jarrouge, coordenadora da COMJOVEM nacional considerou muito positivo este intercâmbio com empresários do

país vizinho:
"vamos estimular e estreitar esses
contatos",
disse ela.

Ana assinalou que a Apisul se tornou uma empresa de alta tecnologia, atenta às tendências e inova-



INVESTIDORES COMJOVEM







Inovação

Vem aí o Transporte 4.0



ropondo um tema instigante, o empresário Francisco Cardoso foi palestrante da 19^a TranspoSul – Feira e Congresso de Transporte e Logística, realizada nos dias 27 a 29 de junho, no Centro de Eventos da FIERGS, em Porto Alegre/RS. "Transporte 4.0 - Você e sua empresa estão preparados para o futuro?" foi o título de sua apresentação, na qual assinalou que o Transporte de Cargas, diferentemente da Indústria, ainda é desconectado. Ele explicou que o setor industrial na era 3.0 serviu-se do computador e da automação, porém está rumando para versão 4.0, quando vai produzir através de um sistema físico cibernético, operado a partir da IOT - Internet das Coisas.

Na interpretação de Cardoso, o Transporte 4.0 vai estabelecer uma inter-relação entre Logística, Indústria 4.0 e IOT. Na sequência o palestrante descreveu os aspectos

estruturantes do Transporte 4.0, começam que pela telemetria embarcada caminhão, passando pela conectividade Transportadora.

partir Α destas circunstâncias o empresário fez a apresentação do aplicativo "o Freteiro" pelo qual é possível ter disponível um caminhão para o transporte, no

tempo, lugar e quantidades necessárias, mantendo sob controle todas as etapas do processo. O Freteiro estabelece a integração entre embarcador, transportador e cliente. É uma plataforma aberta e colaborativa, cujo modelo já está consagrado no transporte individual de passageiros através do Uber. Por meio deste aplicativo o Transportador oferta cargas para o autônomo(caminhoneiro), que por sua vez reduz sua ociosidade (em média um autônomo fica parado cinco dias por mês, a um custo diário de R\$ 700,00), elimina agenciadores de carga que intermedeiam seu trabalho a um custo de 5% de sua receita bruta, e evita que o caminhoneiro rode mais tempo vazio. A conexão feita pelo Freteiro tem rastreabilidade até a entrega da carga no destinatário. Pela perspectiva do Transportador, o aplicativo acaba com a eventual falta de caminhões, propicia o rastreamento do serviço em tempo real e habilita o empresário a negociar tudo num só lugar.

Francisco Cardoso concluiu acrescentando que a tecnologia vai transformar a relação do setor de Transporte e Logística com o mercado, com efeitos culturais que irradiam por toda a sociedade.



Inovação

Airship do Brasil realiza voo inaugural de dirigível

Meta da empresa é produzir dirigíveis carqueiros



Airship do Brasil, empresa pertencente a Transportes Bertolini, realizou no dia 24 de agosto o voo inaugural do primeiro dirigível produzido na América Latina. O voo do protótipo ADB 3-X01, ocorreu em São Carlos/SP, sede da indústria. O modelo tem capacidade de carga de 1,2 ton e espaço para cinco passageiros. Com 49 metros de comprimento e 17 metros de altura, ele pode atingir até 85 km/h, com autonomia de cinco horas.

Paulo Caleffi, presidente da Airship, informou que foram investidos R\$ 150 milhões no desenvolvimento e produção do modelo, que pode ser empregado para monitoramentos, prevenção de queimadas, controle de fronteiras, busca e salvamento, inspeção de linhas de transmissão de energia elétrica, voos panorâmicos e propaganda. Ele também servirá para formar as primeiras equipes

de pilotos de dirigíveis, que deverão operar os futuros modelos.

O objetivo maior da Airship é desenvolver dirigíveis com capacidade para transportar até 30 ton. Segundo Caleffi, em dois anos o modelo AD3-30 estará pronto. Ele terá 120m de comprimento, quase o dobro do tamanho de um Boeing 747-8. A empresa pretende empregá-los

no transporte de cargas na região amazônica, em nicho de mercado diferenciado. A tecnologia dos dirigíveis, em termos conceituais de aviação, é a LTN (mais leve que o ar), o que torna o transporte mais econômico do que por aviões. Além disso, os dirigíveis não necessitam de pistas para pouso, o que torna viável seu emprego em áreas de difícil acesso.



Marvel destaca-se no transporte de cargas frigorificadas



Transportes Marvel foi fundada em 1º de Abril de 1975. A empresa tem matriz em Chapecó/SC e realiza transportes rodoviários de cargas frigorificadas e secas dentro do Brasil e também para Argentina, Chile, Uruguai e Paraguai, sendo atualmente, uma das maiores empresas do segmento frigorífico do Brasil com tecnologia de última geração.

A transportadora ingressou no transporte internacional em 1994, de modo coincidente ao início de suas atividades com a especialização nos frigorificados, que marca sua atuação, tendo sido decisivo na história de seu crescimento.

Atualmente o segmento internacional representa 70% dos negócios da Marvel, que opera com uma frota de mais de 200 veículos próprios, composta por carretas baú refrigeradas, 28 pallets e 77m3, que possui uma idade média de cinco anos. A transportadora gera 500 empregos diretos.

A Marvel tem filial em Buenos Aires, e já prepara a instalação de outra unidade no Chile. Entre seus planos de expansão no transporte internacional também está a abertura de uma filial no Paraguai.

A empresa define como seus diferenciais a qualidade e quantidade de informações que disponibiliza aos clientes através de sistema próprio. Destaca ainda o rastreamento próprio 24 horas, o setor de controle de qualidade à distância, os treinamentos mensais com a equipe de motoristas e pessoal administrativo, além dos veículos novos e uma estratégia comercial diversificada.

Segundo sua diretoria, a Marvel construiu sua história baseada na busca da qualidade total e na satisfação do cliente. Isso fez com que durante todo esse tempo ela estivesse sempre à frente, implantando novas tecnologias e modernizando cada vez mais o setor de transportes.

Ao analisar seu vínculo associativo com a ABTI, a empresa destaca que a entidade é muito proativa, auxiliando e orientando, sempre buscando o melhor para o transporte internacional. "Gostamos muito da forma com que nos atendem. A associação possui foco em solucionar os problemas" registra a mensagem da diretoria.



Associados

Interlink recebe 45° Prêmio Exportação RS

tradicional cerimônia de condecoração do setor de ▲exportação do Rio Grande do Sul ocorreu no dia 13 de julho, em Porto Alegre. A Interlink Cargo conquistou o 45º Prêmio Exportação RS na categoria Serviços de Suporte à Exportação. Foi a quarta vez que recebeu este reconhecimento, uma promoção da ADVB/RS que reúne 18 instituições ligadas ao setor de exportação do RS para estabelecer as indicações ao Prêmio. São renomadas entidades como a Apex Brasil, FIERGS, FARSUL, FECO-MÉRCIO, BRDE e Banco do Brasil que indicam os vencedores.

Sérgio Maia, presidente da ADVB/RS interpreta que o Prêmio Exportação é uma mensagem de mobilização: "temos um cenário em que o xadrez geopolítico global passa por movimentos tectônicos e



a mobilização do empresariado brasileiro, especialmente os exportadores, se faz necessária", afirmou ele.

Já o presidente do Conselho do

Prêmio Exportação RS, Renato Malcon, assinala que a condecoração visa motivar a comunidade empresarial na superação de gargalos e incertezas inerentes à atividade exportadora.

Francisco Cardoso, diretor-presidente da Interlink Cargo, destaca que receber uma distinção em um segmento tão especializado e competitivo como o do comércio exterior, deixa-o muito orgulho e motivado para seguir investindo e trabalhando para entregar serviços de qualidade.

"Este prêmio é também um reconhecimento ao trabalho de uma equipe de profissionais qualificados, dedicados e comprometidos com a visão da Interlink Cargo de ser uma empresa de referência em logística e comércio exterior", conclui ele.

TNT conquista prêmios Top do Transporte 2017



TNT vence no Transporte Internacional e no Nacional

TNT recebeu o prêmio Top do Transporte 2017 em cerimônia realizada em 15 de agosto, em São Paulo/SP. A distinção é uma promoção anual das revistas Frota&Cia e Logweb. As indicações dos vencedores são feitas pelos contratantes de serviços, mediante pesquisa contratada pela editora. O levantamento contou com a participação recorde de 540 empresas embarcadoras de cargas de todo o país. A Braspress empatou com a TNT no primeiro



Braspress empatou no 1º lugar na categoria Preferência Nacional

lugar, com 120 votos, na categoria Preferência Nacional.

Já na categoria Transporte Rodoviário Internacional a TNT venceu de forma isolada.

As empresas associadas JSL, Veloce, Ecx Global e Ritmo Log também receberam premiações.

Transportes Silvio inaugura novas instalações



om a presença de convidados de vários países, colaboradores, parceiros e autoridades, a Transportes Silvio inaugurou em 24 de junho suas novas instalações na cidade de Concórdia/SC. Um refeitório com área de descanso, espaço para a acomodação dos motoristas com banheiro, recepção, uma sala ampla para reuniões, salas de diretoria, diversas salas de apoio e treinamento, além da reorganização modernização dos espaços já existentes, compuseram as melhorias implantadas, num total de 1.508 m2 de área

Α empresa tem mais de 40 anos de mercado.

Foi fundada por Silvio Roman, tendo iniciado sua trajetória pelo transporte nacional. Gradativamente ingressou no transporte internacional de cargas, ramo que hoje representa a maior parte de suas atividades.

Atualmente, a transportadora gera mais de 200 empregos diretos e indiretos e carrega como lema a expressão "chegar lá", tendo como seu principal objetivo

ajudar todos os envolvidos com a empresa a traçar suas metas e a chegar no seu objetivo.

"É uma história que passa de geração para geração, de muita dedicação e amor pelo transporte e de crescimento. E, assim como cresce o número e o desenvolvimento das pessoas, o espaço físico não pode ficar para trás", afirma o presidente da empresa, Juscelino Roman, filho do fundador.



ransportadora da Vida

m 2006 o Sindicato das Em-

 ■ presas de Transporte de Car ┛gas e Logística no RS, com sede em Porto Alegre, implantou um programa que visa estabelecer





práticas de segurança no trânsito voltadas, sobretudo, aos motoristas de caminhão. Como estímulo à participação das empresas, anualmente as transportadoras participantes são auditadas, estabelecendo-se um ranking que resulta numa cerimônia de certificação e premiação.

A décima edição da certificação ocorreu no dia 29 de junho, durante a realização da 19ª TranspoSul, em Porto Alegre.

Duas empresas do segmento de Transporte Internacional, especializadas no transporte de produtos perigosos, foram distinguidas na solenidade de certificação. A Henrique Stefani Transporte e Logística recebeu o Troféu Ouro 2017, alcançando a maior pontuação entre todas as auditadas do seu setor. A Ritmo Logística conquistou o Troféu Prata. A Stefani participa deste Programa há dez anos, enquanto a Ritmo destacou-se sendo este o seu segundo ano de participação.

Informações

Horários das Operações Aduaneiras nas Principais Fronteiras

Cidade	Órgãos de controle	Dias úteis	Final de semana	Мара	Anvisa	Emater
Chuí (RS)	Receita Federal	das 8h às 19h				
Jaguarão (RS)	Concessionária Multilog	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		55 . 5	55 . 5	
Aceguá (RS)	Receita Federal	10h às 18h		14h às 18h		
Sant'Ana do Livramento (RS)	Concessionária Multilog	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	
coroniento (res)	Receita Federal	8h às 20h		101.00 00 171.00	55 . 5	
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				
	Concessionária Multilog	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
Uruguaiana (RS)	Receita Federal	8h às 20h	das 8h às 14h	as ronso	1411 d5 1011	uas 1411as 1011
	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 sába- dos das 8h às 12h	8h às 18h e aos sábados das 8h às 12h	
	Receita Federal	das 8h às 20h	das 8h às 14h		d5 1211	
Porto Xavier (RS)	Receita Federal	das 8h às 12h e das 14h às 18h				
Porto Mauá (RS)	Receita Federal	das 8h às 11h30min e das 14h às 17h30min				
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 admi- nistrativo	
Foz do Iguaçu (PR)	Concessionária Multilog	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	G3 1011	1711 60 1711	
Santa Helena (PR)	Porto de Santa Helena	das 7h às 19h		7h às 11h30 e das		
Santa netena (FK)	Receita Federal	das 7h às 12h e das 13h30min às 19h		13h30 às 18h		
Guaíra (PR)	Porto Sete Quedas	7h às 19h		8h às 17h30	8h às 17h30	
dualia (FK)	Receita Federal	8h às 18h30min		011 a5 17115U	011 45 1/1150	
	AGESA	7h30 às 12h e das 13h30 às 18h	8h às 12h	7h30 às 11h30 e das		
Corumbá (MS)	Receita Federal	das 7h30min às 11h30min e das 13h30min às 17h30min	8h às 12h	13h30 às 17h30 e das		

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*									
Multilog	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-R	S/Rivera-UY								
Multilog	Everson Martins	Importação e Exportação	(55) 3621-5300							
	Corumbá-MS/Puerto S	oares-BO								
Agesa	Edmar Fernando Figueiredo Cruz	Importação e Exportação	(63) 3234-7300							
	Jaguarão-RS/Rio Branco-UY									
Multilog	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	ltem 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	ltem 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

Informações

Fluxo do TRIC

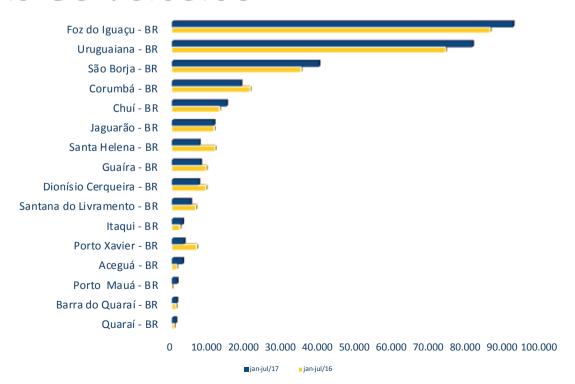
Julho 2017

	ABTI				ação do aci anterior / a			/ariação d rior com	lo mês mês atual		riação mes anterior /			s últimos 12 erior / atual)	
Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	Jan-Jul 2016	Jan-Jul 2017	Δ	Jun 2017	Jul 2017	Δ	Jul 2016	Jul 2017	Δ	Ago/15 Jul/16	Ago/16 Jul/17	Δ
		AR	Importação	1.927	2.640	37,00%	47	477	914,89%	476	477	0,21%	2.460	5.175	110,37%
Itaqui	Alvear		Exportação	219	152	-30,59%	1	9	800,00%	11	9	-18,18%	378	388	2,65%
			Total	2.146	2.792	30,10%	48	486	912,50%	487	486	-0,21%	2.838	5.563	96,02%
		AR	Importação	15.956	15.173	-4,91%	2.393	2.011	-15,96%	2.357	2.011	-14,68%	25.933	26.457	2,02%
São Borja	Santo Tomé		Exportação	18.908	24.407	29,08%	4.047	3.975	-1,78%	2.900	3.975	37,07%	34.127	39.994	17,19%
			Total	34.864	39.580	13,53%	6.440	5.986	-7,05%	5.257	5.986	13,87%	60.060	66.451	10,64%
		AR	Importação	5.472	1.942	-64,51%	207	246	18,84%	354	246	-30,51%	7.211	4.313	-40,19%
Porto Xavier	San Javier		Exportação	1.202	1.222	1,66%	200	300	50,00%	254	300	18,11%	2.323	3.082	32,67%
			Total	6.674	3.164	-52,59%	407	546	34,15%	608	546	-10,20%	9.534	7.395	-22,44%
		AR	Importação	4.635	3.877	-16,35%	593	640	7,93%	605	640	5,79%	7.774	6.396	-17,73%
D. Cerqueira	B. de Irigoyen		Exportação	4.548	3.252	-28,50%	593	570	-3,88%	753	570	-24,30%	7.014	6.969	-0,64%
			Total	9.183	7.129	-22,37%	1.186	1.210	2,02%	1.358	1.210	-10,90%	14.788	13.365	-9,62%
		AR	Importação	21.726	23.243	6,98%	3.830	3.636	-5,07%	3.532	3.636	2,94%	36.764	41.193	12,05%
Uruguaiana	P. de los Libres		Exportação	52.087	57.811	10,99%	8.667	8.835	1,94%	6.713	8.835	31,61%	89.930	96.766	7,60%
			Total	73.813	81.054	9,81%	12.497	12.471	-0,21%	10.245	12.471	21,73%	126.694	137.959	8,89%
		AR	Importação	0	3	0,00%	1	1	S/Inf	0	1	#DIV/0!	0	12	0,00%
Porto Mauá	Alba Posse		Exportação	0	1.317	0,00%	75	152	102,67%	73	152	108,22%	0	2.558	0,00%
			Total	0	1.320	0,00%	76	153	101,32%	73	153	109,59%	0	2.570	0,00%
		AR	Imp.PTN	0	S/Inf		S/Inf	S/Inf		0	S/Inf		S/Inf	S/Inf	
Foz do Iguaçu	Puerto Iguazu		Exp. PTN	0	S/Inf		S/Inf	S/Inf		0	S/Inf		S/Inf	S/Inf	
			Total	0	S/Inf		S/Inf	S/Inf		0	S/Inf		S/Inf	S/Inf	
		PY	Imp.PIA	0	S/Inf		S/Inf	S/Inf		0	S/Inf		S/Inf	S/Inf	
Foz do Iguaçu	C. del Este		Exp. PIA	0	S/Inf		S/Inf	S/Inf		0	S/Inf		S/Inf	S/Inf	
			Oper. Noturna	0	S/Inf		S/Inf	S/Inf		0	S/Inf		S/Inf	S/Inf	
			Total	0	S/Inf		S/Inf	S/Inf		0	S/Inf		S/Inf	S/Inf	
Foz do Iguaçu	C.del Este/P.lguazu	AR/PY	Total	85.909	91.958	7,04%	13.457	13.682	1,67%	16.707	13.682	-18,11%	161.506	176.306	9,16%
		PY	Importção	10.098	6.122	-39,37%	864	155	-82,06%	1.664	155	-90,69%	15.983	15.490	-3,08%
Santa Helena	Porto Índio		Exportação	1.515	1.131	-25,35%	232	162	-30,17%	289	162	-43,94%	3.160	2.518	-20,32%
			Total	11.613	7.253	-37,54%	1.096	317	-71,08%	1.953	317	-83,77%	19.143	18.008	-5,93%
		PY	Importação	7.049	5.404	-23,34%	904	481	-46,79%	1.179	481	-59,20%	10.576	12.069	14,12%
Guaíra	Salto del Guaíra		Exportação	2.204	2.246	1,91%	455	332	-27,03%	494	332	-32,79%	3.505	3.834	9,39%
			Total	9.253	7.650	-17,32%	1.359	813	-40,18%	1.673	813	-51,40%	14.081	15.903	12,94%
		UY	Importação	660	2.268	243,64%	296	493	66,55%	148	493	233,11%	1.336	3.789	183,61%
Aceguá	Acegua		Exportação	654	535	-18,20%	95	91	-4,21%	75	91	21,33%	1.211	1.104	-8,84%
			Total	1.314	2.803	113,32%	391	584	49,36%	223	584	161,88%	2.547	4.893	92,11%

**	ABTI				ação do acu anterior / a			ariação d rior com 1	o mês mês atual		iação mesi anterior / a		Variação do (ante	s últimos 12 erior / atual	
Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	Jan-Jul 2016	Jan-Jul 2017	Δ	Jun 2017	Jul 2017	Δ	Jul 2016	Jul 2017	Δ	Ago/15 Jul/16	Ago/16 Jul/17	Δ
		UY	Importação	264	514	94,70%	84	96	14,29%	104	96	-7,69%	269	963	257,99%
Barra do Quaraí	Bella Unión		Exportação	859	674	-21,54%	98	137	39,80%	72	137	90,28%	1.721	1.641	-4,65%
			Total	1.123	1.188	5,79%	182	233	28,02%	176	233	32,39%	1.990	2.604	30,85%
		UY	Importação	3.611	3.474	-3,79%	540	463	-14,26%	584	463	-20,72%	6.101	6.519	6,85%
Chuí	Chuy		Exportação	9.290	11.151	20,03%	1.728	1.685	-2,49%	1.291	1.685	30,52%	16.319	19.256	18,00%
			Total	12.901	14.625	13,36%	2.268	2.148	-5,29%	1.875	2.148	14,56%	22.420	25.775	14,96%
		UY	Importação	5.380	5.133	-4,59%	697	758	8,75%	1.109	758	-31,65%	8.466	10.141	19,79%
Jaguarão	Rio Branco		Exportação	6.011	6.094	1,38%	900	1.000	11,11%	833	1.000	20,05%	10.707	10.776	0,64%
			Total	11.391	11.227	-1,44%	1.597	1.758	10,08%	1.942	1.758	-9,47%	19.173	20.917	9,10%
		UY	Importação	493	892	80,93%	169	144	-14,79%	146	144	-1,37%	557	1.405	152,24%
Quaraí	Artigas		Exportação	99	40	-59,60%	4	1	-75,00%	10	1	-90,00%	190	132	-30,53%
			Total	592	932	57,43%	173	145	-16,18%	156	145	-7,05%	747	1.537	105,76%
		UY	Importação	2.660	1.531	-42,44%	300	256	-14,67%	648	256	-60,49%	3.944	3.988	1,12%
S. do Livramento	Rivera		Exportação	3.760	3.414	-9,20%	477	472	-1,05%	445	472	6,07%	6.740	6.214	-7,80%
			Total	6.420	4.945	-22,98%	777	728	-6,31%	1.093	728	-33,39%	10.684	10.202	-4,51%
		ВО	Importação	1.660	1.390	-16,27%	366	291	-20,49%	315	291	-7,62%	2.875	2.951	2,64%
Corumbá	Puerto Suarez		Exportação	19.430	17.151	-11,73%	2.421	2.456	1,45%	3.047	2.456	-19,40%	32.374	31.115	-3,89%
			Total	21.090	18.541	-12,09%	2.787	2.747	-1,44%	3.362	2.747	-18,29%	35.249	34.066	-3,36%

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

Fluxo de veículos



Informações

Feriados internacionais



Restrição de veículos no Brasil

FERIADO	DATA	HORÁRIO
Nassa Cashasa	12/10/2017 (quinta-feira)	06h às 12h
Nossa Senhora	15/10/2017 (domingo)	16h às 22h
Circ do Aco	25/12/2017 (segunda-feira)	16h às 22h
Fim de Ano	1º/01/2018 (segunda-feira)	16h às 22h

Fonte: Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF

Restrição de veículos na Argentina

, reserve de l'erea de l'e								
DATA	HORÁRIO	Sentido do fluxo de veículos nas estradas de acesso à cidade de Buenos Aires						
Sexta-feira - 13 de outubro	20h às 23h59min	Ascendente (saída)						
Segunda-feira - 16 de outubro	20h às 23h59min	Descendente (regresso)						
Sexta-feira - 17 de novembro	20h às 23h59min	Ascendente (saída)						
Segunda-feira - 20 de novembro	20h às 23h59min	Descendente (regresso)						
Quinta-feira - 07 de dezembro	20h às 23h59min	Ascendente (saída)						
Domingo - 10 de dezembro	20h às 23h59min	Descendente (regresso)						
Sexta-feira - 22 de dezembro	20h às 23h59min	Ascendente (saída)						
Sábado - 23 de dezembro	20h às 23h59min	Ascendente (saída)						
Segunda-feira - 25 de dezembro	20h às 23h59min	Descendente (regresso)						
Sexta-feira - 29 de dezembro	20h às 23h59min	Ascendente (saída)						
Sábado - 30 de dezembro	20h às 23h59min	Descendente (regresso)						

* De aplicación condicional en caso que se decrete, mediante acto respectivo, el denominado "FERIADO PUENTE".

FESTA DOS MOTORISTAS URUGUAIANA



Uma merecida homenagem a estes profissionais. Em 2018 voltaremos a nos encontrar.

Curso DU-E Novo Processo de Exportação













Parceria que deu certo! Juntos seremos mais fortes