revista Cenário do Transporte

ANO XIII - EDIÇÃO 52 - 2019

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

Portal Único projeta agregar crescimento anual de 6 a 7% no comércio exterior

Mala Direta Postal Básica
9912341225-DR/RS
ABTI
CORREIOS

Segunda ponte Brasil - Paraguai ficará pronta em dois anos

ABTI

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

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

Gladys Vinci
Diretora 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: secretaria.abti
Ramal: 204

Paulo Rocha
Comercial
projetos@abti.org.br
Skype: projetos.abti
Ramal: 208

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

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

Taciana Machado
Registros e Licenças
apoio@abti.org.br
skype: apoio.abti
Ramal: 205

Katielli Saraiva
Comunicação e Marketing
imprensa@abti.org.br
skype: imprensa.abti
Ramal: 202

"O Portal Único vem transformando a vida de quem atua no comércio exterior"

A missão de representar o TRIC

A opção editorial de termos o Portal Único como reportagem de capa desta edição de Cenário do Transporte propicia não apenas trazer informações aos nossos leitores. Este notável recurso digital vem transformando a vida de quem atua no comércio exterior. Os prazos de exportação e importação estão reduzindo, os órgãos anuentes se alinham com o Portal, e a transparência que ele agrega aos controles governamentais são transformações indispensáveis para que possamos alcançar maior protagonismo do comércio exterior. E devemos saudar os responsáveis pela condução do processo evolutivo do Portal, pois a despeito de todas as turbulências políticas que temos vivido nos últimos anos, percebe-se com clareza que o Portal Único não tem sido atingido por matizes político-ideológicas de nenhum tipo, tal como deveria ser em muitos outros setores do serviço público.

Esta edição da revista também documenta ao setor a intensa atuação da ABTI. Neste segundo trimestre estivemos presentes em duas reuniões bilaterais, duas reuniões da Colfac de Uruguaiana, uma reunião do CT2, estivemos ainda presentes na preparatória do SGT 5, reuniões da CIT e do ATIT, viajamos à Brasília para participar do Fórum do Transporte, e de importante reunião no Ministério da Infraestrutura, afora duas audiências no DAER/RS e na SEFAZ/RS, em busca de soluções para o Transporte Internacional. A Associação, por esta forma, tem cumprido com grande determinação e empenho a sua missão de representar nossa atividade em todos os espaços onde isso é relevante.

Por último, desejo realçar a publicação de entrevista com o novo presidente da Confederação Nacional do Transporte, Vander Costa. O Transporte Internacional deseja êxito ao nosso líder setorial e desde já identifica o seu compromisso de atender aos anseios de todos os segmentos do transporte, adotando a exitosa prática de ouvir os seus sócios. Ao mesmo tempo em que cumprimento o empresário Vander Costa, desejo expressar, em nome da ABTI, o nosso reconhecimento a Clésio Andrade, por sua grande contribuição ao desenvolvimento do transporte e sua formação profissional, durante sua trajetória como presidente da CNT.

Francisco Carlos Gonçalves Cardoso
Presidente da ABTI

Matéria de Capa

19

Portal Único cumpre objetivo de reduzir tempos no Comércio Exterior

Previsibilidade e transparência são atributos muito valorizados pelos usuários.

Treinamento prepara usuários para a implantação do DUIMP também ao modal rodoviário

07

Entrevista com Vander Costa, novo presidente da Confederação Nacional do Transporte

12-13

Presidentes do Brasil e do Paraguai lançam pedra fundamental da segunda ponte ligando os dois países, e anunciam uma terceira ponte no Mato Grosso do Sul

26

Sumário

ANO XIII - EDIÇÃO 52-2019

TRANSPORTE
ABTI encaminha proposições na reunião do Comitê de Assuntos Aduaneiros em Uruguaiana **06**

INTERNACIONAL
Condesul encaminha pleitos em reunião preparatória do Sub grupo **05-08**

INTERNACIONAL
Câmara Interamericana de Transporte tem Assembleia em Montevidéu **09**

INTERNACIONAL
Associação reitera fim das taxas consulares em Reunião Bilateral Brasil - Paraguai **10**

TRANSPORTE
COLFAC Uruguaiana sugere uso de senhas para acesso ao recinto aduaneiro **11**

GERAIS
Audiência na Secretaria da Fazenda do RS esclarece tributação do transporte internacional **14**

TRANSPORTE
Reunião com o DAER-RS busca simplificar emissão de AETs **15**

TRANSPORTE
Associação participa de Fórum de Transporte em Brasília **15**

GERAIS
Receita Federal vai medir tempos de parada nas fronteiras por metodologia da OMA **16**

GERAIS
Reunião no Ministério da Infraestrutura busca solução para registros de contratos de arrendamento de veículos **18**

JURÍDICO
A cobrança de ICMS no transporte de cargas do RS, por Fernando Massignan **28**

ARTIGO
Estudo aborda entraves aduaneiros Brasil-Uruguai **30-31**

ASSOCIADOS
Transportes Silvio investe em tecnologia e sustentabilidade **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
Mauir S. Chaves
Diretor de Assuntos Políticos
Jorge Antônio Lanzanova
Diretores de Relações Institucionais
Urubatan Helou
Sergio Maggi Junior

CONSELHO DIRETOR
Diretores
Ezequiel Roman
Marcos Egídio Battistella
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
Edgardo José Gasparrini

CONSELHO EDITORIAL ABTI
Diretor Administrativo
Luiz Alberto Garcia dos Santos
Diretora Executiva
Gladys Vinci
Secretária Executiva
Gladenir Vargas
Jornalismo
Katielli Saraiva
COMERCIAL
Paulo Rocha
projetos@abti.org.br - Ramal 208

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

PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃO
Plus Comunicações

ARTE
Billy James Stringhini

IMPRESSÃO
Kunde Indústrias Gráficas Ltda.

Tiragem desta Edição
3.000 exemplares

Associação faz reivindicações ao Comitê de Assuntos Aduaneiros

Uruguaiana sediou nos dias 23 e 24 de abril a 1ª Reunião Bilateral Brasil-Argentina do Subcomitê Técnico dos Controles e Operações Fronteiriças (SCT/COF), no âmbito do Comitê Técnico nº2 e da Comissão de Comércio do MERCOSUL (CCM). O encontro ocorreu na sede da Receita Federal.

Na reunião o coordenador nacional brasileiro e o chefe da divisão da AFIP, acordaram realizar uma revisão na intenção de atualizar os pontos de fronteira existentes entre Brasil e Argentina. Neste contexto foi anunciado o Projeto de Aduana Integrada em Porto Mauá (BR) – Alba Posse (AR) com o objetivo de facilitar o Comércio Exterior através do controle integrado e simultâneo, aproveitando o modelo do Centro Unificado de Fronteiras.

No dia 23 foi aberto um espaço para que o setor privado encaminhasse seus pleitos às delegações. A ABTI, representada pela diretora executiva Gladys Vinci, propôs estudos de cinco questões.

Criação de protocolos de procedimentos

Em janeiro deste ano dois veículos foram retidos em General Deheza, Província de Córdoba – Argentina, por um entendimento local sobre procedimentos no transporte rodoviário internacional. As consequências foram graves, principalmente, pela insegurança jurídica que este fato ocasionou. A ABTI recomendou que os acordos em reuniões devem ser disseminados de forma que amparem legalmente a ação tanto do setor público, quanto do privado.

Padronização nos regulamentos das ACI

No ofício entregue às autoridades, a Associação destacou que é fundamental a regulamentação de procedimentos nas diferentes áreas de controle integrado e quais os organismos que deverão estar presentes, assim como o horário de funcionamento e atendimento. Podem existir diferenças de acordo com a especificidade da região ou local, mas o conceito em geral não pode afetar o intercâmbio comercial, reforçou o documento.

Priorização na segurança dos recintos aduaneiros

Vinci apontou que é público e notório o sério problema de segurança no Cotecar. A Associação entende que muitas são as questões importantes, mas destacou que segurança, no seu mais amplo sentido e conceito, deve ser a prioridade máxima.

Eliminação das assimetrias

O quarto item da pauta dos transportadores plasma que as taxas migratórias cobradas para veículos de carga, unicamente na Argentina, são uma assimetria que vem sendo informada e questionada nos últimos anos, representando um descompasso na efetiva integração.

Documentos de identidade. Intercâmbio de informações

A diretora executiva também argumentou conhecer que cada país possui uma regulamentação própria para emissão e validade de documentação pessoal. Porém, se uma carteira de identidade não possui data de vencimento, a mesma estará vigente por tempo indeterminado. Outros documentos de porte obrigatório podem ser utilizados de modo identificar o portador, como por exemplo, a carteira nacional de habilitação (CNH), que necessariamente é atualizada com períodos de no máximo cinco anos. Ela revelou não compreender a recusa de documentos de identificação pessoal para ingresso no país, por motivo de seu tempo de expedição ser superior há dez anos. “Caso já exista este impedimento acordado entre os países, solicitamos que seja encaminhado para darmos a devida divulgação”, completa o ofício emitido pela ABTI.

ABTI promove evento técnico sobre Portal Único e DUIMP

A Associação Brasileira de Transportadores Internacionais, numa iniciativa conjunta com a Fecomércio e o SDAERGS, promoveu um treinamento sobre o Portal Único, com especial foco no novo processo de importação (DUIMP). O curso, realizado no dia 13 de abril, em Porto Alegre, foi ministrado pelo analista de Comércio Exterior Tiago Barbosa, da Mentor Comex. O objetivo da atividade foi desmistificar a problemática de integração de processos, assim como compreender os conceitos internacionais que norteiam o Portal. "É um momento de mudança que se constitui numa oportunidade de se aproveitá-la, estamos numa revolução digital", sustentou o palestrante.

Barbosa destacou que este trabalho iniciou em março de 2017, com a implantação do DUE, e o objetivo foi a simplificação, automatização e condução em paralelo de diversos procedimentos de exportação. Oferecendo uma visão abrangente da estruturação do Portal, ele relatou que os parâmetros adotados pelo Brasil seguem um padrão internacional estabelecido pela Organização Mundial do Comércio na década de 90 do século passado. O analista frisou também que o nosso país é signatário do Acordo de Facilitação do Comércio, e que os pressupostos contemplados na DUIMP observam parâmetros que todos os países deverão atender até o ano de 2022.

O palestrante ressaltou que a experiência brasileira de reunir num portal os órgãos anuentes não tem precedentes em outras nações.

Barbosa apoiou-se no módulo de treinamento do Portal para demonstrar funcionalidades e formas de preenchimento dos formulários. Em meio a considerações técnicas e nomenclaturas, ele assinalou que o Portal Único adota normas ISO para as informações, sendo este um padrão internacional.

Em essência, o palestrante procurou demonstrar que a visão estratégica de governo quanto ao Portal Único Siscomex é interpretar a facilitação como o uso da inteligência para aumentar o controle e, ao mesmo tempo, diminuir o tempo dos trâmites aduaneiros. Agregou ainda, que este espaço digital é essencialmente "transparente" para a sociedade e usuários.

Abordando sobre a abrangência do Portal, o palestrante mostrou que os processos de tecnologia da informação convergem para que a formalização das exportações seja feita num formato digital pleno. "O Portal é multifacetado, plural e dinâmico, constituindo-se numa estrutura viva em constante aperfeiçoamento", acrescentou Barbosa. Ele informou que o mesmo já se encontra numa terceira evolução de sistema, evidenciando o cuidado com a tecnologia.

Para resumir o sucesso desta empreitada, ele argumentou que a partir do Portal as exportações tiveram muitos documentos removidos e a burocracia teve grande redução, o que resultou numa diminuição do tempo médio das exportações de treze para sete dias. Já para as importações, o projeto, uma vez plenamente implantado, deverá reduzir de 17 para 10 dias o processo.

No turno da tarde o treinamento voltou-se de modo mais específico ao DUIMP, que em essência visa o gerenciamento de riscos da Receita Federal e dos órgãos anuentes, estabelecendo a fiscalização num canal único.

Foram esclarecidos alguns fatores que giram em torno do processo, como: produto, operação, carga, tributos, LPCO e conferência. A pauta do pagamento centralizado foi apresentada a partir da visão do projeto e dos ganhos esperados.

Tal como o DUE, a redução de tempo e o aumento da previsibilidade deverão ser os ganhos mais palpáveis aos operadores do comércio exterior. Novamente o recurso digital traz a reboque a simplificação, a transparência e uniformidade de pagamentos. Os importadores terão à disposição uma contabilidade completa, enquanto que o DUIMP também contribuirá para que o governo tenha um apoio estratégico para o estabelecimento de políticas públicas.

O evento técnico encerrou às 16h e teve a aprovação dos participantes, pois proporcionou uma visão aprofundada em alguns aspectos do processo, além de uma percepção estratégica da transformação que o Portal Único Siscomex está construindo para comércio exterior do Brasil.

Condesul encaminha pleitos ao Sub-grupo 5 do Mercosul

A ABTI, representada por sua diretora executiva Gladys Vinci, participou em Buenos Aires da Reunião Técnica Preparatória da 60ª Reunião do Sub-grupo 5 Transporte do Mercosul, ocorrida nos dias 28 e 29 de maio. Em paralelo ao evento houve uma reunião do Condesul que produziu um documento que foi entregue aos coordenadores nacionais.

A extensa pauta iniciou com a reiteração de dois outros documentos entregues no segundo semestre do ano passado, em torno dos quais não houve as soluções demandadas.

Manuais de Fiscalização

As entidades empresariais pedem que cada país remeta os manuais de fiscalização ao setor privado, a fim de que possam avaliar e opinar sobre os mesmos. Destacou-se que o Uruguai já adotou esta providência. Em síntese, a sugestão é de cada país insira os manuais em suas páginas na web, para consulta aberta a todos os transportadores.

Pesos e Dimensões

Outra importante consideração do Condesul foi para que as tolerâncias de peso sejam consensadas e definidas na próxima reunião do SGT 5. Em acréscimo, foi proposto que, na falta de um entendimento sobre o assunto, que se aplique o acordo firmado entre Brasil, Argentina e Uruguai, em maio de 2013, em reunião do SGT 5.

Taxa Consular

O documento pede a solução que torne sem efeito a aplicação de taxa consular e migratoria hoje vigentes.

Transporte de Cargas Perigosas

Os transportadores pedem um posicionamento sobre o projeto de decisão sobre o Acordo para a Facilitação do Transporte de Mercadorias Perigosas no Mercosul. Especificamente sobre as fichas de emergência, solicitam a harmonização dos procedimentos de controle do transporte de cargas perigosas, demandando a presença dos empresários quando das tratativas deste tema.

Facilitação Fronteiriça

O setor empresarial reiterou solicitações já feitas constantes nas atas da 47ª e 48ª reuniões da Comissão Mista de Facilitação Fronteiriça. Alertam que não houve avanços na matéria. Sugerem a vinculação de represente do SGT 5 e da Comissão de Comércio do Mercosul nas reuniões do Comitê Técnico Aduaneiro (CT2), e ainda dos empresários, para dar curso ao assunto.

Videoconferencias

Os transportadores, adiantando-se a uma tendência, referiram as exitosas experiências da ALADI com a realização de videoconferências. Desde logo pleitearam que caso o SGT 5 adote esta prática, que se conceda o mesmo espaço para o setor privado.

Resolução AFIP 4288/18 e do Uruguai, de 05/11/18

Aludindo as resoluções acima, os representantes do Condesul lembraram

o que dispõe o art.18 do ATIT sobre a obrigatoriedade de comunicação prévia de decisões internas que afetem a outros países.

Normas internas que afetam o transporte internacional

As indefinições surgidas com a aplicação de normas internas aos trânsitos internacionais, os empresários referem os emblemáticos problemas das multas pendentes de solução por mais de uma década, entre vários países. A expectativa que a solução deste assunto acabe com as incertezas geradas no transporte. O pedido é de que o SGT 5 recomende à plenária do Mercosul que se respeitem as regras específicas do transporte internacional terrestre contidas no ATIT.

Multas

O Condesul solicitou aos coordenadores nacionais uma pesquisa e inventário das infrações aplicadas às empresas de transporte internacional pelo fato de que numerosos processos estarem em discussão na esfera administrativa e judicial. Os transportadores alegam saber que muitas infrações são erroneamente qualificadas, agregando insegurança jurídica ao setor. As empresas voltam a referir o ATIT como regulador da atividade. No apelo, relatam os casos de retenção de veículos, que não deveriam ocorrer conforme as disposições do ATIT. Por fim, demandam que as multas aplicadas às empresas estrangeiras tenham como base a mesma norma aplicada às empresas nacionais, com base na reciprocidade prevista no ATIT.

Reunião Bilateral Brasil e Bolívia

A ABTI participou em São Paulo da XVI Reunião Bilateral Brasil e Bolívia realizada 11 e 12 de abril. Foram pautas do encontro a análise dos aspectos técnicos e operacionais do transporte de carga, o trânsito de veículos bolivianos de carga pelo território brasileiro, as viagens ocasionais de caminhões, o emprego de bitrens e os episódios de caminhões que não chegam à aduana de destino declarada.

CIT tem assembleia no Uruguai

A sede da ALADI, em Montevidéu, sediou a 31ª Assembleia da Câmara Interamericana do Transporte. O evento reuniu, nos dia 6 e 7 de maio, representantes de 14 países membros da entidade. A ABTI esteve representada por seu presidente, Francisco Cardoso, e pela diretora executiva, Gladys Vinci.

A Associação, bem como outras entidades presentes na Assembleia, receberam certificados de filiação à Câmara. Também foi anunciada a vinculação à CIT, do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Foz do Iguaçu - SindiFoz.

Entre os temas tratados na reunião, no segmento de transporte de cargas houve a apresentação do Programa de Reposição de Veículos do Governo da Colômbia. Também foi abordada a forma de pagamento dos fretes no transporte de cargas do Brasil. A tabela de fretes do Brasil foi outra apresentação relacionada ao Brasil. Os passos fronteiriços de países andinos, que forma objeto de estudo por uma Comissão, foram pauta em destaque na Assembleia.

Reunião Bilateral Brasil-Paraguai

A cidade fronteiriça de Foz do Iguaçu/PR sediou nos dias 04 e 05 de abril a 37ª Reunião Bilateral Brasil-Paraguai. A relação de empresas sem representante legal, a Resolução ANTT 5.840/2019, o corredor Porto Concepción, o uso de bitrens, o visto consular, o intercâmbio de tração com cruzamento de bandeira e a Inspeção Técnica Veicular foram as pautas relacionadas ao transporte de cargas.

A delegação brasileira prestou esclarecimentos sobre a Resolução ANTT 5.840/2019 assinalando que seu objetivo é a simplificação de trâmites e emissão de documentos. Foi ressaltado que deixou de haver necessidade de reconhecimento de firma, demonstrando o local no portal ANTT destinado à verificação da autenticidade de todas as assinaturas e documentos expedidos via Sistema Eletrônico de Informações (SEI).

Sobre a Inspeção Técnica Veicular a delegação brasileira informou que por ocasião da Reunião Técnica de Acompanhamento do Acordo Trilateral da Tríplice Fronteira (Brasil-Argentina-Paraguai) foi estabelecido que a Inspeção pode ser realizada em qualquer Estado Parte, com a emissão dos certificados por qualquer um dos três países. Houve questionamentos sobre a qualidade das inspeções técnicas, solicitando-se ao DINATRAN (Paraguai) o acompanhamento das empresas que realizam o procedimento, visando assegurar uma metodologia padrão entre os três países.

Durante a reunião a delegação brasileira fez entrega da relação de empresas que estão sem representante legal, que consta do Anexo VI. A ANTT solicitou rápida regularização, por ser um tema que prevê o cancelamento da Licença Complementar, conforme descrito no ATIT. A delegação paraguaia concordou que a regularização deve ser célere e questionou apenas a respeito do prazo para o cancelamento, para que possa preparar o usuário que se encontra irregular.

Os representantes do Brasil solicitaram informações sobre a autorização do uso de bitrens em corredores de transporte específicos. Os paraguaios esclareceram que instituições competentes do novo governo procederão estudos que permitam a implementação dos corredores contando com a participação associações e operadores de transporte do país.

Outro tema relevante para os transportadores brasileiros foi a demanda pelo fim da exigência do visto consular, visto que onera as viagens. Foi ressaltado que o assunto vem sendo postergado por diversas reuniões. O representante da Chancelaria paraguaia manifestou que a Direção de Integração Física e Transporte Internacional tomou nota do pedido, comprometendo-se a transmiti-lo às autoridades competentes da Chancelaria Nacional.

A ABTI foi representada na reunião por Gladys Vinci, diretora executiva e por Carlos Gonzalez e Aurélio Borges, executivos da associada Athrol Transportes. A Associação, em nome de seus sócios, entregou ofício com pleitos específicos aos delegados do encontro. (veja quadro)

Pleitos da ABTI

1- Padronização de procedimentos para solicitação de licenças, renovação e modificações de frota, com o propósito de permitir que os transportadores tenham maiores esclarecimentos sobre o fluxo dos processos, documentos necessários e tempos para a sua conclusão

2- Intercomunicação entre os diferentes órgãos públicos, pois anualmente, até o dia 30 de abril, os transportadores devem apresentar relação de frota e comprovantes de seguros perante o organismo aduaneiro paraguaio, o que poderia ser obtido internamente junto à DINATRAN de forma mais célere e confiável, por ser o organismo responsável pelo controle do transporte rodoviário

3- Apresentação de processos nos postos de fronteira da DINATRAN, pois presentemente todos os tramites devem ser realizados na capital, Assunção, o que exige do representante legal um deslocamento para a realização dos tramites. Esta possibilidade, enquanto não se implanta um procedimento eletrônico, diminuirá custos logísticos na operação.

4- Que as taxas consulares sejam pauta permanente até sua definitiva solução, visto a importância e relevância para o setor.

Prosseguem reuniões da COLFAC Uruguaiana

A Comissão Local de Facilitação do Comércio da Alfândega da Receita Federal do Brasil em Uruguaiana reuniu-se no dia 25 de abril. Estiveram presentes representantes RFB, ANVISA, MAPA/VIGIAGRO e de entidades do setor, como ABTI e SDAERGS.

No encontro foi debatida a proposta de alteração da Instrução Normativa 32/2015 que trata para que não haja devolução da embalagem de madeira em regra de não conformidade. Os presentes decidiram encaminhar a questão ao MAPA para as devidas providências. Outra pauta foi a harmonização de procedimentos na análise dos processos via sistema LECOM. Foi discutido o problema dos indeferimentos que ocorrem, sem a possibilidade de prévia manifestação do despachante quanto às inconsistências alegadas pela fiscalização. O funcionamento da Duimp, no Portal Único, foi sugerido como uma solução ao problema.

Durante a reunião, Gladys Vinci, diretora executiva da ABTI, exortou às autoridades responsáveis pela organização dos encontros da COLFAC na cidade, para que sejam mantidas as reuniões da Comissão. O apelo decorre do fato de que um decreto presidencial determinou a suspensão de reuniões de comissões em todas as áreas do governo federal. Vinci ressaltou a importância do setor privado ter um canal formal e permanente de diálogo com as autoridades relacionadas ao Comércio Exterior, visando o aperfeiçoamento da atividade.

Em 23 de maio realizou-se a 6ª reunião da Comissão, novamente no Auditório da Alfândega da Receita Federal do Brasil em Uruguaiana. O primeiro tema em pauta foram os procedimentos de ingresso de caminhões na Multilog. Debateu-se a importância da utilização de senhas como mecanismo de redução das filas, ao que se acrescentou que o emprego das senhas em períodos de movimento é fundamental para controlar a entrada de caminhões no recinto de importação, sem interromper o fluxo na ponte internacional. No mesmo contexto foi proposta a possibilidade de se realizar o pré-cadastro via sistema, pois seria um procedimento mais eficiente para os usuários. Foi informado que a concessionária está desenvolvendo um sistema para otimizar o cadastro de senhas, porém depende da integração do sistema com a DU-E.

Sobre o comunicado que dispõe sobre a aplicação de lacres e fotografia, foi discutida a demora no procedimento, considerando o tempo para fotografar, principalmente caminhões que possuem um número maior de lacres. No caso de caminhões que transportam produtos químicos, foi esclarecido que o procedimento é realizado em área segregada, sem causar congestionamento na saída, desse modo, será encaminhado um comunicado para informar o método.

A recente definição da validade de seis meses para o cadastro no Siscomex mereceu reparos. As propostas foram no sentido de alterar para prazo indeterminado de validade, considerando a responsabilidade do mandante de manter a relação de prepostos atualizada; vigência por cinco anos, como será o cadastro de produtos; prazo de três anos, como o TRTA, ou, no mínimo, de um ano, como é o mais usual no mercado.

Sobre as taras, a ABTI propôs a simplificação do procedimento de cadastro e atualização de dados, cogitando fazer-se o cadastro por meio digital, evitando o uso de papel e exigências burocráticas. A Associação reforçou a necessidade de unificar o processo, pois fica inviável apresentar documentos em cada fronteira, tendo em vista que as exigências nem sempre são as mesmas.

Ainda nesta reunião a ABTI solicitou que seja revisto o valor único de R$ 5.000,00 como multa por erros no preenchimento do manifesto, conforme o Comunicado SEDAD/URA nº 004/2019. A Associação propôs a redução da multa, conforme o nível de gravidade das divergências, pois a valor atual para qualquer caso é oneroso e carece de equidade, pois há diferenças entre casos de erros de digitação e de divergências mais complexas.

"A Confederação está aberta ao transporte internacional para trabalhar por suas demandas"

Vander Francisco Costa, de 51 anos, é graduado em Administração e em Direito. Natural de Araxá (MG). Vander cresceu ao lado do seu pai, Vicente Costa, precursor do transporte em Minas. Aos 14 anos já trabalhava.

Em 1982, fundou a Vic Transporte, hoje grupo empresarial do segmento rodoviário de cargas. Em seus 37 anos de serviços na empresa, Vander Costa se notabilizou pela capacidade inovadora, voltada para o aprimoramento da gestão e dos processos das empresas.

Na defesa do setor transportador, também seguiu os passos de seu pai, um dos fundadores da Fetcemg (Federação das Empresas de Transporte de Carga de Minas Gerais). O novo presidente da CNT, Vander Costa presidiu a instituição por dois mandatos, de 2009 a 2016.

Como quinto presidente da Fetcemg, ele realizou uma gestão marcada pela profissionalização do setor, com destaque para o avanço na regulamentação do transporte rodoviário de cargas, o fim da carta frete e a regulamentação da profissão de motorista.

Em sua gestão, Vander também atuou intensamente no combate ao roubo de cargas. O apoio da Federação foi decisivo para a reativação da Delegacia Especializada de Repressão ao Furto, Roubo e Desvio de Cargas em Minas Gerais, estado que tem a maior malha rodoviária do país.

Costa presidiu, de 2012 a 2016, o Conselho Regional do SEST SENAT em Minas Gerais, inaugurando cinco novas unidades no estado.

Cenário do Transporte - A 6ª edição do Plano CNT de Transporte e Logística mapeou 2.663 projetos prioritários para o desenvolvimento da infraestrutura nacional, a um custo de R$ 1,7 trilhão. De onde poderiam vir os recursos para o atendimento destas prioridades?

Vander Costa - Os recursos para atendimento destas prioridades podem ser do setor privado. As PPPs constituem uma fórmula que viabiliza a participação do capital privado. Nossa ideia é atrair recursos, inclusive do exterior, onde existe muito dinheiro disponível.

P-Muito se apregoa que o transporte é um dos setores mais tributados no Brasil. A CNT tem posição sobre a reforma tributária?

R-Nossa visão é de apoiar e trabalhar pela simplificação do pagamento dos impostos. Nosso sistema tributário é confuso. No caso do ICMS, não sabemos o que se pode creditar, por exemplo. Em essência, esperamos que pelo menos não haja aumento da carga tributária. Sem descuidar de outros aspectos muito presentes neste campo: no Brasil é comum que um fiscal da Receita Federal, ao ampliar a interpretação das leis, termine legislando. Precisamos responsabilizar os auditores fiscais que extrapolam suas atribuições, estendendo esta visão também ao Ministério Público e Judiciário. Todos devem apenas cumprir a lei.

P-É bordão o setor empresarial acusar o "Custo Brasil" como entrave ao crescimento da economia. Deste "Custo Brasil", o que mais impacta o transporte?

R-A insegurança jurídica é um custo embutido na atividade empresarial, cujo valor é muito difícil mensurar. Por exemplo, fiscais, muitas vezes,

impõem infrações não previstas em lei, criando sérios embaraços. No caso da infraestrutura, o Brasil não investe em nenhum modal de transporte. O Ministério da Infraestrutura não tem recursos. Volto a dizer: a solução é privatizar. Vai ter pedágio? Sim, vai ter. Mas não tem com ser de outro modo. E as concessões devem ser para períodos longos, 30 anos, por exemplo. Desta forma, os concessionários investem com qualidade, pois a rodovia terá de durar bastante tempo, gerando retorno ao investidor. Outro aspecto que pode trazer segurança ao investidor é o governo estabelecer que tribunais arbitrais internacionais medeiem eventuais conflitos dos contratos de concessão. Esta prática é adotada em outras nações, como a Alemanha, Canadá e a Grã-Bretanha. Precisamos evitar os ajuizamentos na justiça brasileira, que é muito lenta, fato que desencoraja investidores internacionais. A questão é a mesma do que referi há pouco: a insegurança jurídica é um custo imponderável sempre presente no Brasil.

P-A greve dos caminhoneiros foi boa para o setor?

R-A greve melhorou o frete médio, mas não há consenso se o episódio foi bom para o setor. O movimento trouxe à tona o problema do caminhoneiro.

P-A percepção da dependência do transporte rodoviário é positiva para esta atividade?

R-No contexto de greve, ao final, esta percepção não foi positiva. As empresas ficaram com a imagem desgastada. Foram responsabilizadas pela queda do PIB, e a imprensa especializada acusou o setor. De positivo, para as empresas, resultou um aumento médio de 20% no valor do frete.

P-A reforma trabalhista refletiu as expectativas do setor de transporte?

R-A reforma foi boa para o Brasil, como um todo. Apregoava-se que as mudanças na legislação trabalhista aumentariam o nível de emprego, mas elas geraram apenas mais 600 mil empregos. No entanto é preciso notar que sem ela, teríamos ainda mais desempregados do que hoje temos. Isso sem considerar os empregos que foram mantidos.

P-O fim da obrigação das contribuições sindicais afeta a Confederação?

R-Sim, está nos afetando. Houve perda de arrecadação. Mas as entidades deverão aprender a captar arrecadação de maneira voluntária junto ao seu segmento. Neste primeiro momento muitas entidades mal estruturadas, que não prestam serviços mensuráveis pelas empresas, tendem a desaparecer. Por outro lado, aquelas que são bem estruturadas tenderão ao equilíbrio com o passar do tempo.

"A greve melhorou o frete médio, mas não há consenso se o episódio foi bom para o setor"

P-O que se pode esperar do marco regulatório do transporte?

R-Neste momento não temos certeza sequer se será aprovado. A Câmara de Deputados aprovou por consenso e enviou para o Senado. Nossa expectativa é de que o mesmo aconteça no Senado. Mas se houver emendas, que incorporadas façam parte do texto que voltará para a Câmara sancionar, já não se tem certeza que o consenso anterior se mantenha, pois houve uma mudança considerável de parlamentares nesta legislatura. Temos dúvidas sobre o que vai acontecer. Estamos trabalhando este assunto junto ao relator do Senado.

P-A ABTI integra a CNT, e há 46 anos representa o segmento de carga rodoviária internacional. Esta é uma especialidade estratégica para a integração continental e incremento do comércio exterior. O que as empresas desta área podem esperar da Confederação?

R-Nós estamos apoiando a ABTI no marco regulatório, bem como no âmbito do Mercosul. Pensamos que nosso transporte internacional deve se manter pujante e em harmonia com as regulamentações de outros países. A Lei do Motorista, por exemplo, deve ser cumprida pelas empresas de outros países, quando em território brasileiro. A Confederação está aberta ao transporte internacional para trabalhar por suas demandas.

P-O Transporte Internacional de Cargas tem demandando cursos customizados no SENAT para as empresas certificadas OEA. É possível disseminá-los em todas as cidades onde haja maior expressão deste segmento?

R-Precisamos conhecer as necessidades deste segmento para poder customizar os cursos e ofertá-los nas cidades e regiões onde haja maior concentração de empresas. E mesmo em cidades menores, onde não existam unidades do SENAT, nós podemos contratar consultores que se deslocarão a estas localidades e ministrarão os cursos. O presidente da ABTI pode apontar as demandas, e nós vamos atender. O modelo de consultorias é novo no SENAT, e vai nos permitir qualificar ainda mais nosso setor.

Associação tem audiência na Fazenda Estadual do RS

Encontro serviu para esclarecer diferenças entre transporte internacional e nacional

A ABTI teve audiência no dia 15 de maio, em Porto Alegre, com o subsecretário adjunto da Fazenda Estadual do RS, Eduardo Jäger, para encaminhar esclarecimentos relacionados a procedimentos de fiscalização da Receita Estadual que em determinadas situações tem reconhecido o transporte internacional em trânsito no Rio Grande do Sul como sendo nacional, com efeitos tributários. Gladys Vinci, diretora executiva da Associação, assessorada pelo advogado Fernando Massignan, explicou que o CRT é o documento que fundamenta o transporte, configurando o transporte internacional, quando é o caso. Ela assinalou que problemas idênticos por vezes ocorrem em outras unidades da Federação, e que a ABTI está iniciando o processo de esclarecimento pelo RS. Foram citados episódios de fiscalização relacionados à associada Veloce, que também participou da audiência, com seu gerente Comercial, Mauir Chaves. A empresa explicou que os casos de troca de cavalo-trator durante o transporte não configuram transbordo de cargas, pois a carreta que contém a carga é sempre a mesma. Neste contexto tem ocorrido interpretações de que se trata de um transporte nacional, e não internacional. Massignan acrescentou ao subsecretário que o transporte rodoviário tem uma tripla regulamentação, estabelecida pela ANTT, Receita Federal e as fazendas estaduais, sendo permitida a troca de cavalos de tração nas composições em viagem, mesmo de caminhões cuja documentação configure a existência de terceiros, desde que arrendatários formais da empresa emissora do conhecimento de transporte.

O subsecretário, acompanhado de três chefias de fiscalização da Receita do RS, pediu que sejam enviadas por escrito informações que possam embasar as regulamentações de fiscalização da Fazenda. Acrescentou ainda a conveniência de tramitar o assunto em nível nacional, junto ao CONFAZ- Conselho Nacional Fazendário, a fim de que o problema tenha um tratamento uniforme em todo o país. A audiência foi acompanhada por Ernani Ruschel, chefe de gabinete do deputado estadual Frederico Antunes, que intercedeu com providências para a realização do encontro.

Maio Amarelo

O calendário corporativo do transporte há alguns anos incorporou o mês de maio como o período para se trabalhar com ações de conscientização no trânsito. A ABTI, novamente em 2019, organizou um programa ajustado à campanha.

No dia 23 de maio, em sua sede, foram apresentadas abordagens sobre o Comportamento no Trânsito, combinados uma pauta técnica sobre o TRIC, relacionada à Contratação e Subcontratação.

O inspetor João Maurício Zancan, da PRF versou sobre os riscos no trânsito e medidas para evitar acidentes. Ele desenvolveu uma dinâmica com o público utilizando o bafômetro e um óculos que simula embriaguez.

Na segunda parte do evento, o SEST SENAT abordou sobre o Programa de Eficiência Energética, apresentando os benefícios para o setor. O encerramento da atividade foi com o advogado Guilherme Blasi, trazendo esclarecimentos sobre as especificidades do processo de contratação e subcontratação no Transporte Rodoviário Internacional de Cargas.

ABTI pede celeridade na concessão de AETs do DAER/RS

A ABTI e a associada Atrhol reuniram-se em 10 de abril com o diretor de Operações Rodoviárias do DAER, Walter Machado Jr. e engenheiros da Superintendência de Transporte de Cargas para tratar sobre problemas relacionados à obtenção de AETs – Autorização Especial de Trânsito. O chefe de gabinete do deputado estadual Frederico Antunes, Ernani Ruschel, acompanhou o encontro. Gladys Vinci, diretora executiva da Associação abriu a reunião sugerindo a análise por parte da autarquia do RS para uma integração com o DNIT visando a emissão das AETs. Ela defende a ideia de uma integração nacional dos sistemas estaduais com a malha rodoviária federal, para fins de emissão das autorizações, com o propósito de simplificar este procedimento. Vinci assinalou que o DNIT acena positivamente para esta possibilidade e deu exemplos das dificuldades enfrentadas pelas empresas do transporte internacional. José Elizeu de Oliveira, gerente administrativo da Atrhol, relatou os problemas que a empresa tem tido para obter AETs relacionadas às vias de acesso e saída de Horizontina, no Noroeste do RS. Os representantes do DAER informaram que estão fazendo investimentos na área de TI para facilitar os trâmites, porém admitiram que a carência de recursos faz com que estas providências sejam lentas. Os transportadores pediram que ao menos as rodovias no entorno de Horizontina tivessem seus trechos homologados para o uso de veículos com AETs, já que existem diversos casos de falta de registros da infraestrutura. Os engenheiros explicaram que estão trabalhando neste sentido, dentro de suas possibilidades. Eles enfatizaram a importância dos estudos de geometria das rodovias, além da análise das capacidades das obras de arte, especialmente das pontes. Os representantes do DAER sugeriram aos transportadores a contratação de estudo privado para dar suporte às atividades da autarquia, como forma de solução mais rápida aos problemas desta região. A Atrhol comprometeu-se em buscar alinhamento com todos os interessados a fim de solucionar o problema.

Fórum do Transporte em Brasília

Brasília sediou em 22 de março a 31ª Reunião Ordinária do Fórum Permanente para o Transporte Rodoviário de Cargas – Fórum TRC. O encontro teve como objetivo discutir as reivindicações dos caminhoneiros e transportadores do transporte rodoviário de carga, a partir de reuniões regulares com os principais representantes das categorias do setor.

Francisco Cardoso, presidente da ABTI participou do evento, representando o transporte rodoviário internacional de cargas. Na reunião Cardoso afirmou que a ANTT é a embaixadora dos transportadores e pediu maior transparência da Agência em relação à fiscalização. O presidente destacou o alto custo das multas, em especial a de evasão à fiscalização. Segundo ele, era uma questão que necessitava ser discutida e resolvida.

Cardoso também assinalou a importância do SEST SENAT para as empresas e para o trabalhador, dando ênfase ao projeto apresentado pela instituição, "Programa de Apoio Estruturado para Caminhoneiros e Familiares", que tem como finalidade desenvolver ações para melhorar a atenção à saúde do motorista profissional, bem como promover programas de capacitação para o aprimoramento do desempenho de suas funções.

Uruguaiana e Foz do Iguaçu vão medir tempo nas aduanas com metodologia da OMA

O auditor fiscal da Receita Federal, Giulio Cervo Rechia (esquerda na foto), chefe do serviço de Despacho Aduaneiro - SEDAD Uruguaiana/RS, recebeu a incumbência de estabelecer a metodologia da Organização Mundial de Aduanas para aferir o tempo de passagem na Aduana de Uruguaiana. Denominado de TRS - Time Release Study, o método foi objeto de um workshop nacional ocorrido em São Paulo/SP, no mês de março, feito por representantes da OMA e de diversos órgãos públicos e privados. Rechia explica que foi estabelecido um cronograma nacional para execução das medições ainda em 2019. As principais unidades aduaneiras de cada modal participarão do levantamento. No rodoviário, Uruguaiana e Foz do Iguaçu fazem parte da amostragem, por conta de sua representatividade.

O auditor acrescenta que o trabalho consiste no mapeamento de todo o processo, que circunstancialmente já foi feito para o Portal Único, porém com critérios próprios. Rechia assinala que serão escolhidos pontos cruciais para medir os tempos, levando em consideração caraterísticas específicas de cada local, estabelecendo-se um planejamento, seguido de um mapeamento, empregando a metodologia OMA. Segundo ele, o trabalho mais extenso será o mapeamento, que uma vez definido, será sucedido por uma medição de 14 dias.

O TRS a ser desenvolvido no Brasil tem o aval da ONU, sendo compatível com a OMA. Relatórios e recomendações compõem o método, que será repetido cinco anos depois, para verificar a efetividade do processo. O chefe do SEDAD Uruguaiana completa que o mais importante para o sucesso desta experiência é o trabalho conjunto, que reúne Receita Federal, a Coordenação do Porto, órgãos intervenientes e transportadores, visando sempre tornar o fluxo mais ágil, mas seguro: "a metodologia da OMA é tangível e a Receita Federal está preparada para esta medição", afiança Rechia, que simplifica o que está em jogo: "uma entrada e uma saída do recinto são os principais dados".

As credenciais de Giulio Cervo Rechia para a implantação do TRS passam também por ser ele um dos três colaboradores da Receita Federal que receberam o Certificado de Mérito da OMA, por reconhecimento de seu trabalho pelo desenvolvimento de várias soluções tecnológicas utilizadas no Controle Aduaneiro.

ATIT tem reunião em Montevidéu

Comissão de Seguimento do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (Comissão do Artigo 16) realizou sua 21ª Reunião em Montevidéu, na sede da ALADI, de 08 a 10 de maio. Participaram delegações da Argentina, Brasil, Bolívia, Uruguai, Paraguai e Peru. A ABTI esteve representada no encontro por sua diretora executiva, Gladys Vinci.

Entre as abordagens relacionadas com o transporte rodoviário de cargas o destaque foram as discussões sobre o emprego de meios eletrônicos para controle aduaneiro de trânsito de caminhões. A questão central é a tecnologia dos precintos eletrônicos, já testados no Uruguai. Enquanto os representantes do Brasil e Chile recomendam estudos mais aprofundados comparando o uso de dispositivos eletrônicos com o de precintos, levando em consideração a relevância do tema, os bolivianos alertaram que os precintos tem um custo muito elevado: de US$ 60,00 a US$ 300,00, conforme a distância a ser percorrida. A visão central dos debates foi de que dispositivos de segurança com tecnologia podem fortalecer a integridade e segurança das cargas, além de facilitar as operações de trânsito aduaneiro internacional. Brasil e Chile assinalaram que tais avanços devem ter em conta custos acessíveis ao setor.

Outro tema relacionado ao segmento de cargas foi a proposta brasileira de se poder contratar seguros tanto no país de origem, como no país onde se transita. As discussões não avançaram, pois se esperava que o Brasil apresentasse uma exposição detalhada de motivos para esta proposição, porém não fez, e nem mesmo compareceu à reunião específica para a abordagem deste item de pauta.

A ATRHOL passou a integrar o Hall of Fame da John Deere por ser reconhecida por cinco anos consecutivos como Fornecedor Partner da companhia

A ATRHOL foi reconhecida referente ao ano 2018 como um Fornecedor Partner e passou a integrar o Hall of Fame no programa Achieving Excellence da John Deere. Esse reconhecimento foi concedido porque a empresa recebeu e manteve a premiação por cinco anos. Essa é a mais elevada classificação recebida pelos fornecedores da John Deere.

A ATRHOL, sediada em Horizontina, foi escolhida para receber essa honraria em reconhecimento à sua dedicação para oferecer serviços de qualidade excepcional, além do compromisso com a melhoria contínua.

Representando a ATRHOL, o Diretor-Presidente, Sr. Jorge Antônio Lanzanova e o Gerente de Transportes e Logística, Júnior César Haas receberam essa premiação em um evento ocorrido em Moline, Illinois/EUA, no dia 16 de abril de 2019.

Os fornecedores participantes do programa Achieving Excellence são avaliados anualmente em diversas categorias chave de desempenho, incluindo qualidade gerenciamento de custos, entrega, suporte técnico e alinhamento estratégico, que formam a medida de sua responsividade (respostas rápidas, adequadas e adaptadas às circunstâncias).

Diretor-Presidente, Sr. Jorge Antônio Lanzanova e Gerente de Transportes e Logística, Júnior César Haas.

A gestão de fornecedores da John Deere criou esse programa em 1991 para viabilizar um processo de avaliação e feedback aos fornecedores, fomentando a melhoria contínua.

Parabéns aos colaboradores, sócios, motoristas e parceiros de trabalho por fazerem possível este reconhecimento!

A gente roda pelas estradas de todo o Brasil e Mercosul transportando a marca da nossa qualidade aos clientes.

Ao longo desses **40 anos**, temos nos empenhado no aprimoramento dos processos internos, na capacitação e atualização profissional, fidelização dos clientes, qualidade e melhoria contínua dos serviços prestados.

Conquistamos a Certificação ISO 9001:2015, evidenciando que o nosso compromisso com a qualidade está presente em todos os momentos.

ATRHOL
ISO 9001:2015
EMPRESA CERTIFICADA

CERTIFICAÇÃO DO SISTEMA DE QUALIDADE
DNV·GL
ISO 9001:2015

SOLUÇÕES INTELIGENTES EM TRANSPORTES

www.atrhol.com.br

Reunião em Brasília encaminha solução para registros dos contratos de arrendamento

Secretário Nacional do Transporte Terrestre Jamil Megid Júnior

Com o propósito de encontrar soluções que atendam à Resolução ANTT nº 5.840/2019, que entrou em vigor no final de abril, e trouxe alterações para inclusão de veículos de terceiros nas frotas habilitadas para o Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – TRIC, a ABTI articulou uma reunião em Brasília no dia 31 de maio. O encontro foi no Ministério da Infraestrutura, e contou com a presença do secretário Nacional do Transporte Terrestre, Jamil Megid Junior, o diretor de Planejamento de Gestão e Projetos Especiais da SNTT, Marcello da Costa Vieira, a superintendente de cargas (SUROC), Rosimeire de Freitas, o diretor substituto do DENATRAN, Carlos Magno, o coordenador de Sistema, Informações e Estatística, Eduardo Sanches Faria, o analista técnico e econômico da Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB), Tiago de Barros Freitas, o chefe de gabinete do Senador Luis Carlos Heinze, Claudio Pereira Santa Catarina e a diretora executiva da ABTI, Gladys Vinci.

Antes mesmo deste encontro, por intercessão da ABTI, a ANTT publicou a Portaria nº 82 que estipulou o prazo de 24 meses para que os transportadores possam se adequar às disposições da Resolução nº 5.840, referente ao ajuste necessário para os veículos já habilitados. Mas a medida não foi o suficiente para solucionar as dificuldades nos Registros dos Contratos de Arrendamento conforme a Resolução nº 4.799 junto ao órgão de trânsito.

Na reunião foi relatada a dificuldade de implementação dos registros em alguns estados, pois os DETRANS alegam que o DENATRAN não tem definido um procedimento padrão que atenda ao previsto na Resolução CONTRAN nº 339/2010, o que é essencial, de acordo com o entendimento de Mejid. Portanto, no que se refere à padronização e simplificação dos processos, cada um dos participantes assumiu uma tarefa. A ABTI ficou incumbida de informar como ocorre o procedimento em outros países, a fim de contribuir para o planejamento de uma padronização da operação. A Secretaria de Transportes Terrestres se disponibilizou a contatar a Receita Federal para verificar os dados do contrato, a fim de simplificar o processo e padronizá-lo. E a proposta do diretor substituto do DENATRAN, Carlos Magna, é que seja desenvolvido um processo único nos DETRANS para simplificar a operação, inclusive com o plano de que os transportadores possam fazer upload do processo, através da certificação digital.

A medida proposta beneficiará o transporte internacional, uma vez que simplificará a operação, da entrega de documentos à verificação da regularidade dos contratos. Por isso, é solicitado que os transportadores aguardem que a padronização seja implantada para não haver conflito de informações.

Aproveitando a oportunidade, a diretora executiva da ABTI expôs mais uma dificuldade que surgiu quando a ANTT se integrou a base de dados do DENATRAN. A integração estava vinculada com a que denominamos "certidão de nascimento" do veículo, porém, com as características e dados emitidas pelo fabricante e com isso, alterações não estavam sendo consideradas. O RNTRC estava, porém, puxando a configuração originária, o que poderia causar uma distorção com a situação atual. Após debate, o coordenador de Sistema, Informações e Estatística, Eduardo Sanches Faria tomou para si a responsabilidade de contatar o Superintendente de Tecnologia da Informação (SUTEC / ANTT), Francisco José Marques, para desenvolver uma medida em que a integração considere a base atualizada do DENATRAN. Ainda no decorrer do mesmo dia, testes foram iniciados com este fim.

Gladys Vinci avalia que a reunião atingiu os seus objetivos. Segundo ela, há disposição do setor público em acabar com a burocracia excessiva. "A agilidade e facilitação parecem ser o norte das ações que estão sendo implementadas. O mais importante é que o governo está disposto a escutar e procurar soluções" conclui Vinci.

Abertura econômica na déçada de 1990 inspirou o Portal Único

Em março de 2018 o Comitê Executivo do Programa Portal Único de Comércio Exterior traçou os objetivos e modelo operacional de implantação do DUIMP, a mais recente etapa do projeto. Na abertura do relatório desta implantação, fez uma retrospectiva histórica da evolução digital das atividades relacionadas a este setor. Segundo esta narrativa, na década de 1990, em um contexto de abertura comercial, as atividades de controle governamental sobre o comércio exterior brasileiro foram gradativamente informatizadas por meio do Sistema Integrado do Comércio Exterior (Siscomex). O objetivo de sua criação, por meio do Decreto nº 660, de 25 de setembro de 1992, foi viabilizar um fluxo único e computadorizado das informações inerentes à operacionalização do comércio exterior, a ser utilizado por todos os órgãos que participam dos processos de importação e de exportação.

O relatório revela a constatação do governo federal de que o processo digital terminou estabelecendo diversos controles estanques nos organismos públicos envolvidos. A descrição foi de que a partir da abertura, o comércio exterior brasileiro cresceu e se diversificou, aumentando a demanda pela atuação de diferentes órgãos de governo. Políticas públicas voltadas ao desenvolvimento e à melhoria da condição de vida da população nas mais diversas áreas, como a saúde humana, a segurança alimentar, o meio ambiente, a segurança pública e a segurança do consumidor, demandaram novos controles sobre as importações e exportações brasileiras. No entanto, a estrutura do Siscomex foi insuficiente para atender ao incremento de exigências dos órgãos públicos. Isso provocou a criação de vários sistemas e procedimentos paralelos aos controles informatizados já estabelecidos. Essa sistemática resultou, dentre outros efeitos, na prestação redundante de informações por parte dos importadores e exportadores, no aumento dos prazos de análise das operações pelos órgãos anuentes e em decorrentes acréscimos no custo das operações.

Outro aspecto importante a ser considerado é o desenvolvimento de mecanismos que tenham como objetivo aumentar a competitividade brasileira no comércio externo. O comércio exterior demanda prazos céleres e previsibilidade. Desburocratização dos processos, produção competitiva e logística eficiente são fatores chave para uma maior inserção global.

O Portal como solução

Como resposta a esses problemas, com vistas a reduzir a burocracia e os custos nas exportações e importações brasileiras, o Governo Federal lançou o Programa Portal Único do Comércio Exterior, uma das principais iniciativas governamentais de facilitação do comércio exterior brasileiro. Mais do que estabelecer um guichê único para centralizar a interação entre o governo e os operadores comerciais, o Programa promove a reformulação dos processos de exportações e importações, tornando-os mais eficientes e harmonizados. Seu foco está na melhor integração e coordenação entre os entes do setor público e privado atuantes no comércio exterior.

O objetivo é aumentar a competitividade brasileira, com redução de prazos e custos envolvidos nas operações de importação e exportação. Trata-se de um programa central na política brasileira de facilitação do comércio e está em consonância com o Acordo sobre Facilitação de Comércio (AFC) da Organização Mundial do Comércio (OMC). Segundo esse organismo internacional, o Acordo poderá aumentar as exportações mundiais em até US$ 1 trilhão por ano. Os principais beneficiados serão países em desenvolvimento, que possuem maior espaço para ganhos de eficiência.

Seu marco inaugural foi o Decreto nº 8.229, de 22 de abril de 2014, que atualizou o Decreto nº 660/1992, provendo as diretrizes para a criação do novo Portal Único (veja quadro)

O documento prossegue assinalando que os objetivos do Portal Único incluem garantir a segurança e a agilidade das operações mediante a coordenação entre órgãos de governo, facilitar o acesso à informação, evitar as redundâncias na prestação de informações e de procedimentos, unificar o pagamento de tributos e diminuir ao máximo o uso de documentos em papel. O Programa está assim em consonância também com o Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017, que dispõe sobre a simplificação do atendimento prestado aos usuários dos serviços públicos.

Ganhos econômicos do Portal Único a partir da redução de prazos*

- Acréscimo de 23,8 bilhões no PIB, atingindo 74,9 bilhões de dólares de acréscimo em 2030
- Acréscimo anual entre 6 e 7% na corrente de comércio
- Aumento de 10,3% das exportações brasileiras de produtos oriundos da indústria de transformação, chegando a 26,5% em 2030

*Estudo da Fundação Getúlio Vargas

Diretrizes do Portal Único

1-Ser um sistema de tecnologia da informação mediante o qual os operadores e intervenientes do comércio exterior poderão encaminhar documentos ou dados exigidos pelas autoridades competentes para importação, exportação ou trânsito de bens a um único ponto de entrada acessível por meio da Internet

2-Distribuir eletronicamente, de modo padronizado e harmonizado, os documentos e dados por ele recebidos aos órgãos e entidades da administração pública que os exigirem

3-Após a análise dos documentos ou dados recebidos, os órgãos notificarão os operadores e intervenientes privados no comércio exterior do resultado dessa análise por meio do próprio Portal Único

4-Permitir aos operadores e intervenientes do comércio exterior conhecerem todas as exigências impostas por órgãos de governo para a concretização de uma operação de importação, exportação ou trânsito aduaneiro

5-Uma vez que dados ou documentos já tenham sido recebidos pelo Portal, não deverão mais ser requisitados pelos órgãos e entidades da administração pública, de modo a impedir a prestação repetida de informações a sistemas.

Portal Único: A tecnologia está mudando o comércio exterior

Caminhões na fronteira em Uruguaiana/RS

O Portal Siscomex, ou Portal Único de Comércio Exterior, foi oficialmente apresentado em 23 de maio de 2014. Como o próprio nome indica, sua função é unificar todos os sistemas dos órgãos envolvidos nos processos de exportação e importação. Naquele momento, o Portal foi anunciado como parte de uma ação estratégica do então Plano Brasil Maior.

"A ideia de um portal era antiga, mas ganhou impulso quando a Aliança Procomex trabalhou no mapeamento dos processos de exportação", declarou John Mein, coordenador executivo da Aliança, indicando que esta etapa anterior decorreu do Relatório de Implementação dos Processos de Exportação, produzido em conjunto com a Receita Federal e a Secex, durante o primeiro trimestre de 2013.

Quando do lançamento do Portal Único, o secretário da Receita Federal, Carlos Alberto Barreto, contextualizou a iniciativa como globalizada, pois atendeu orientações da Organização Mundial do Comércio, que também em 2013, durante reunião ocorrida na Indonésia, recomendou aos países membros a implantação de uma "janela única" para as operações de comércio exterior, sempre preconizando a facilitação dos trâmites.

A meta de reduzir os prazos de exportação/importação nasceu junto com o Portal. Em 2014 o objetivo era já em 2016 ter uma redução para oito dias nas exportações, e em 2017, para dez dias nas importações. Cinco anos depois, a meta da exportação já foi superada, e os prazos estão abaixo dos sete dias, em média. Já as importações somente agora começam a alcançar seu objetivo de prazos.

Tempos reduzidos e qualidade nos processos

A subsecretária de Facilitação de Comércio Exterior, da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia, Glenda Bezerra Lustosa, observa que a plena implantação do novo processo de exportação, no âmbito do Programa Portal Único de Comércio Exterior, possibilitou alcançar-se uma redução de mais de 40% nos tempos médios de exportação."Operações que, no momento do lançamento do Programa, em 2014, tomavam, em média, 13 dias, hoje são concluídas em sete. Isso nos aproxima das boas práticas internacionais", sustenta.

No entanto, Lustosa entende que talvez mais importante que o emprego da tecnologia, seja a qualidade dos processos que ela auxilia a gerir. Dessa forma, a revisão dos processos de trabalho dos controles governamentais sobre importação e exportação, ao amparo das tecnologias trazidas pelo Portal Único, é essencial para o sucesso.

A subsecretária destaca que o governo federal desenvolveu o Portal levando em consideração recomendações e guias de organismos internacionais relevantes, como a Organização Mundial de Aduanas e o Centro para Facilitação de Comércio e Comércio Eletrônico da ONU. "Foram referências de grande importância para o desenvolvimento dos trabalhos. Uma ampla pesquisa de soluções adotadas por outros países também foi feita, na busca de melhores práticas. No presente momento, pode-se dizer que o programa brasileiro se encontra dentre os mais avançados em desenvolvimento no mundo, servindo de referência para outros países" sustenta Lustosa.

Para ela, os resultados já atingidos na exportação mostram que o engajamento dos órgãos de governo tem sido constante. Como exemplo, a subsecretária cita a grande simplifi-

cação havida na emissão de certificados fitossanitários pelo Ministério da Agricultura, que foi viabilizada mediante a integração de soluções tecnológicas daquele órgão com o Portal Único de Comércio Exterior.

Glenda Lustosa acrescenta que o aumento na qualidade e confiabilidade dos dados trazida pelo Portal Único permite avanços relevantes na gestão pelos órgãos envolvidos. Tem-se a possibilidade de um controle bem mais efetivo do desempenho dos atores públicos nos processos de comércio exterior, conferindo transparência ao trabalho.

Portal trouxe ganhos de produtividade

Na opinião da subsecretária de Facilitação de Comércio Exterior houve ganhos de produtividade no setor público, devido à eliminação de passos processuais e exigências redundantes, emprego de soluções de automação, compartilhamento da informação e uso de instrumentos de gestão de riscos. Indagada sobre aumentos de arrecadação decorrentes do uso do Portal, ela afirma que esse não é um objetivo direto do programa, ressaltando que uma das metas é a redução de custos e taxas aplicadas diretamente ao processo de exportação e importação. De modo mais abrangente, Lustosa conclui que as ações de facilitação de comércio contribuem para o crescimento da atividade econômica, gerando indiretamente aumento de arrecadação.

"Os efeitos nocivos de ineficiências dos processos administrativos sobre a logística do comércio internacional estão sendo eliminados. Isso faz com que haja uma necessária adaptação das estruturas públicas e também privadas, que se estabeleceram em virtude das restrições governamentais que vão sendo eliminadas. Tem-se, como exemplo, a agilização da liberação de mercadorias cuja documentação de importação seja processada antes mesmo da chegada ao País, algo que deverá ser implantado no decorrer do desenvolvimento do Portal Único para as importações", analisa a subsecretária. Segundo ela, os órgãos deverão se adaptar para processar rapidamente as importações, e os operadores logísticos deverão se adaptar para entregar prontamente as mercadorias aos importadores.

O governo em busca da facilitação do comércio

Glenda Lustosa ressalta que o Portal Único é somente um dos elementos, mesmo que central, da política brasileira para a facilitação de comércio. A revisão de regulamentações e procedimentos dos órgãos de governo, com o emprego das ferramentas tecnológicas do Portal Único é outro passo essencial. O emprego de gestão de riscos, que se difunde cada vez mais entre os órgãos intervenientes no comércio exterior, é uma outra necessidade. Também deve-se garantir a comunicação, a coordenação e a cooperação entre os órgãos de governo e o setor privado para a atuação fluida de todos no exercício de seus papéis em importações e exportações. Ela lembra que para esse fim, o Brasil instituiu o Comitê Nacional de Facilitação de Comércio e suas comissões locais. Por fim, ela acrescenta ser necessário considerar que uma operação de comércio internacional envolve os dois lados da fronteira. Por isso a cooperação internacional, inclusive mediante a construção de acordos com países parceiros comerciais do Brasil, é ponto fundamental da estratégia de facilitação de comércio.

Mesmo que não se possa descolar o Portal Único dos atos do governo responsável pela gestão e implantação do Programa, a subsecretária observa que há um amplo consenso da sociedade acerca da relevância da facilitação de comércio para o desenvolvimento econômico. "Esse consenso vem transcendendo governos, fazendo do Portal Único um projeto de estado", completa.

Lustosa observa que o apoio da Presidência da República, com a manutenção do programa dentre as iniciativas desburocratizantes estratégicas para o estado brasileiro, foi fundamental. Houve também a ampla conscientização de todas as autoridades envolvidas acerca da relevância das reformas providas pelo Portal Único, tanto para a redução de custos ao setor produtivo, como para a melhoria da eficiência do trabalho dos próprios órgãos.

Glenda Lustosa, Subsecretária de Facilitação de Comércio Exterior

Integração com sistemas de outros países

Entre as múltiplas faces da facilitação, Glenda Lustosa acrescenta que um dos objetivos do Portal Único é sua integração com outros países. "Já há trabalhos em desenvolvimento na região, em particular no Mercosul, com essa finalidade. Deve-se, contudo, respeitar também os tempos de avanço no desenvolvimento dos sistemas dos nossos parceiros comerciais para se atingir esse resultado. A interoperabilidade entre guichês únicos de comércio exterior vem sendo inclusive posta como meta em acordos comerciais internacionais negociados pelo Brasil, a exemplo do recentemente firmado com o Chile", observa ela.

Inteligência artificial tornará ainda mais resolutivo

O uso de inteligência artificial traz um grande avanço para os controles públicos realizados sobre os processos de comércio exterior. A Receita Federal do Brasil já utiliza IA para analisar e identificar riscos das operações de importações e exportações. O passo atual é disseminar o conhecimento de IA entre os órgãos anuentes e difundir a cultura de gestão de risco.

A inteligência artificial tem várias subáreas, mas estamos atacando principalmente o uso de deep learning, método em que a máquina passa por um aprendizado sobre as operações de comércio exterior e cria uma base de conhecimento própria. Esta base de conhecimento é construída a partir das decisões tomadas pelos servidores públicos que atuaram manualmente sobre o processo de toda a série histórica de importações e exportações brasileiras. Com o tempo a máquina se torna cada vez mais inteligente e aprende novos padrões de comportamento a partir de operações similares já realizadas. Consequentemente, a IA toma decisões de deferimento de operações quando há um alto grau de certeza. Quando é menor este grau de certeza, a máquina encaminha o processo para análise de um servidor público, apresentando os riscos identificados e possíveis incongruências nas informações.

Exportação amadurecida no Portal: importação inicia agora

Em relação à exportação, a transição do sistema velho para o novo já foi concluída. Pode-se dizer que o amadurecimento dos protagonistas está próximo para essas operações. Isso não quer dizer que ainda não haja oportunidades de melhorias incrementais com base na nova estrutura. Já em relação à importação, o Portal Único ainda está em desenvolvimento. Faz-se necessário, portanto, um trabalho cuidadoso de comunicação entre governo e setor privado para se garantir uma transição tranquila para todos os envolvidos.

Usuários reconhecem os avanços proporcionados pelo Portal Único

Desde 1991 Edeilson Ramos, despachante aduaneiro e diretor da Esramos Assessoria Aduaneira, de Jaguarão/RS, acompanha as mudanças deste setor. "Na década de 90 do século passado trabalhávamos com Guias e Declarações de Exportação/Importação onde o processo era todo em papel. Com a implantação do Siscomex, o processo foi migrando gradativamente para o meio digital. Primeiro foi a exportação, anos mais tarde, a importação, Trânsito Aduaneiro, RADAR... até chegarmos ao Portal Único, uma nova forma de conduzir o processo aduaneiro", narra o despachante. Ramos entende ser imprescindível que os profissionais estejam preparados para este novo cenário.

Gelson Guedes de Moura, coordenador de Operações da Tito Global Trade Services, de Uruguaiana/RS, também reconhece que a migração do processo físico para eletrônico foi um avanço, no entanto, pondera existirem alterações de ordem legal que precisam ser efetuadas. Como exemplo, entende ser de vital importância que fosse estipulado um prazo máximo para os órgãos intervenientes executarem suas análises, sejam elas documentais ou físicas, gerando segurança jurídica ao cidadão, da estimativa de tempo que poderá dispor de suas mercadorias.

Edeilson Ramos também tece considerações sobre a cultura de reter a mercadoria por erros formais em documentos ou no despacho aduaneiro. Para ele estas questões poderiam ser corrigidas ou atendidas após o desembaraço aduaneiro. "Carga parada é custo que impacta diretamente em toda a cadeia logística", resume o despachante.

Gelson Moura, Coordenador de Operações

Transparência e previsibilidade

Os dois profissionais do setor aduaneiro, por outro lado, reconhecem a transparência como um aspecto muito positivo do novo portal: "o processo pode ser acompanhado em todas as suas etapas", acrescenta Ramos. Já o coordenador da Tito Global enfatiza a importância da previsibilidade e segurança das operações.

Moura ressalta que o Portal Único nasceu com o objetivo de dar uma maior previsibilidade e prazo nos trâmites das operações de comércio exterior, tanto na exportação, como na importação. Ele aguarda a entrada da DUIMP a todos tipos de usuários/importadores para poder mensurar melhor se teremos ganhos com esse novo fluxo do processo de importação, aliado à mudança da legislação aduaneira.

Ramos concorda que as funcionalidades do novo portal estão simplificando significativamente a operação, porém detecta que a onipresença do meio digital está trazendo novos problemas. Ele exemplifica: "temos acompanhado com bastante apreensão o movimento dentro da Receita Federal para implantar a "quebra de jurisdição" no despacho aduaneiro. Nós, que atuamos no modal rodoviário, vemos com muita preocupação essa iniciativa".

Ele cita o episódio com a ANVISA, que impactou negativamente nos tempos de deferimento dos Licenciamentos de Importação (LI). Tivemos cargas paradas por vários dias nas fronteiras brasileiras. As LIs eram direcionadas para análise de um fiscal que estava a centenas ou milhares de km do local onde a carga se encontrava aguardando. "Entendo que a iniciativa deve ser justamente o contrário, a Aduana Brasileira e demais órgãos intervenientes precisam manter um contingente de servidores nas fronteiras, portos e aeroportos, suficiente para atender a demanda de cada local. E não ficar remetendo os processos para outros locais, para servidores que já estão sobrecarregados. Utilizar o Portal Único como meio de 'economizar' recursos humanos nos pontos de entrada do País é um erro que impactará negativamente nos tempos de liberação", sustenta o despachante de Jaguarão.

Mudanças comportamentais

Gelson Guedes de Moura constata que as principais mudanças se embasam em três pilares básicos do Programa Portal Único de Comércio Exterior, que são a integração, o redesenho do processo e a tecnologia da informação, para atender ao Acordo de Facilitação de Comércio – OMC, às diretrizes da Alfândega no Século 21e à Convenção de Quioto Revisada.

Numa visão mais operacional, Edeilson Ramos contabiliza o dossiê eletrônico como uma das principais mudanças. Disponibilizar os documentos instrutivos do processo, a todos os intervenientes, em um único dossiê, foi um avanço extraordinário.

"Podemos destacar a própria DU-E, que simplificou bastante o processo, unificando (RE e DE), trazendo as informações da Nota Fiscal. Ainda falando da DU-E, a parametrização que deixou de ser em lote, para ocorrer após a recepção da carga, trouxe grande celeridade ao processo. Nós que atuamos em uma Aduana Integrada, percebemos o impacto na redução dos tempos", comemora Ramos.

O domínio da ferramenta tecnológica

Edeilson Ramos, Despachante Aduaneiro

O diretor da Esramos acha difícil fazer uma estimativa de quanto tempo será necessário para que os usuários tenham familiaridade com o portal, pois ele trouxe uma mudança comportamental: "com o Portal passamos também a interagir com os demais intervenientes de maneira efetiva - estamos passando por uma verdadeira mudança cultural e isso leva tempo", avalia. Ramos analisa que ele ainda está em construção, e diariamente se depara com mudanças e novas funcionalidades. Pode-se perceber que talvez a ideia seja mesmo essa: a melhoria constante em busca da simplificação com segurança do processo. "Assim sendo, para os usuários terem o pleno domínio, deverão estar constantemente buscando o seu aperfeiçoamento profissional", pondera ele, complementando que o portal é bastante intuitivo e amigável.

Edeilson Ramos afirma que a experiência com o Portal Único veio ao encontro de um pilar organizacional de sua empresa, que é a tecnologia de informação. "Nossa empresa possui sistema de gestão de processos interligado ao Portal

Único, que permite simplificar ainda mais o processo, permitindo a nossa equipe prestar um follow-up em tempo real da operação. Isso melhora significativamente o nosso atendimento e simplifica o nosso trabalho interno", diz ele.

Já o coordenador da Tito Global, estima que num prazo de seis meses a um ano os usuários terão um domínio adequado da nova ferramenta à disposição. Moura assinala que a interface tecnológica do Portal é amigável, mas ressalva que nos casos de indisponibilidade, não há comunicação prévia aos usuários através de uma Notícia Siscomex.

"O aprendizado e a experiência têm sido estimulantes e desafiadores para nossas equipes operadoras e de tecnologia. Nossos treinamentos e estudos, uma vez validados com os agentes oficiais, são compartilhados e submetidos a nossos clientes", completa Moura.

Portal redefine vínculos

O despachante Edeilson Ramos constata que a partir do Portal Único, no modal rodoviário o transportador passou a ter papel dentro do Sistema, através da manifestação. Despachantes e transportadores precisam trabalhar em maior sintonia, para que o processo transcorra com a celeridade necessária. "Apesar deste novo contexto, os papéis, à luz da legislação, continuam inalterados: o transportador, transporta as mercadorias e o despachante aduaneiro, como representante legal, as libera", reflete Ramos. Ele prossegue: "com a entrada da DU-E, verificamos o 'entendimento' de algumas empresas, de que não seria mais necessário a intervenção do despachante aduaneiro na fronteira. Somente quando o despacho for parametrizado nos canais amarelo ou vermelho. O Regulamento Aduaneiro assegura que o despacho aduaneiro somente poderá ser conduzido pelo próprio interessado ou seu representante legal, neste caso o despachante aduaneiro. Como despachante aduaneiro, atuando há mais de 28 anos, e apaixonado por esta profissão, lutarei para que esta tendência não aconteça", exorta o diretor da Esramos Assessoria Aduaneira.

Já Gelson Guedes de Moura, coordenador de Operações da Tito Global, diagnostica que um ponto que merece reavaliação por parte da Receita Federal do Brasil é o retorno do despachante aduaneiro como interveniente da cadeia logística no Programa OEA, através de um novo programa de conformidade específico para essa categoria.

A pedra fundamental da segunda ponte Brasil-Paraguai

O Marco das Três Fronteiras, em Foz do Iguaçu/PR, sediou em 10 de maio a cerimônia de lançamento da pedra fundamental da construção da segunda ponte entre Brasil e Paraguai. O evento teve a presença dos presidentes do Brasil, Jair Bolsonaro, e do Paraguai, Mario Abdo Benítez.

A ponte será construída sobre o Rio Paraná e ligará Foz do Iguaçu à cidade paraguaia de Puerto Presidente Franco. O objetivo é desafogar o intenso fluxo na Ponte da Amizade, que liga Foz do Iguaçu à Ciudad del Este, e estimular o desenvolvimento regional. A previsão é que a obra, orçada em R$ 463 milhões, comece ainda no primeiro semestre deste ano, e seja concluída em três anos.

"Juntos somamos forças, juntos proporcionaremos dias melhores aos nossos povos. E para nós, como políticos, não existe prêmio maior que a satisfação do dever cumprido", disse Bolsonaro, parabenizando a equipe paraguaia e os ministros brasileiros presentes no evento, Tarcísio Freitas (Infraestrutura), Sergio Moro (Justiça e Segurança Pública), Bento Albuquerque (Minas e Energia) e general Augusto Heleno (Gabinete de Segurança Institucional).

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) terá a responsabilidade de supervisionar o empreendimento, que, por meio de um convênio de delegação, será gerenciado pelo governo do Paraná.

Terceira ponte

A surpresa do evento foi o anúncio da construção de uma terceira ponte entre os dois países, sobre o Rio Paraguai, ligando a cidade de Porto Murtinho, no Mato Grosso do Sul, a Carmelo Peralta, no Paraguai, Esta obra ficará a cargo do governo paraguaio, e será custeada pela margem paraguaia de Itaipu. A ligação vai facilitar o acesso do Brasil ao Oceano Pacífico e abrir mercados para as produções de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Durante seu discurso na cerimônia, o presidente paraguaio, Mario Abdo Benítez, destacou os benefícios que a Ponte da Amizade, construída há 54 anos, trouxe para ambos os países, "que significou o início de uma nova era nas relações de ambas as nações" e possibilitou que o Brasil se tornasse o maior parceiro comercial do Paraguai.

"Hoje se inicia essa obra histórica e quero dizer, com o mesmo convencimento de quando iniciei minhas conversas para que esse dia chegasse, que não vamos esperar outros 54 anos para depois dessa ponte se fazer a próxima", ressaltou, contando que o projeto da terceira ponte já está em processo de elaboração.

SEST SENAT presente em toda a empresa

Com serviços para todos os níveis de operação e gestão, o SEST SENAT é a resposta para atender às necessidades das empresas e dos trabalhadores do transporte.

Por Diego Gomes

Mesmo com o advento da tecnologia e de suas imponentes máquinas e equipamentos, a máxima de que empresas são feitas por pessoas ainda parece ser irrefutável. É por meio do capital humano que a gestão, a inovação, o posicionamento de mercado e o relacionamento com a sociedade se tornam realidade. E a consciência do valor dos colaboradores – independentemente do seu cargo dentro da hierarquia – é refletida na forma como a organização maneja esse capital. A chave para isso pode estar no incentivo sistemático à qualificação e à promoção da qualidade de vida. E é aí onde o SEST SENAT entra.

À medida que as demandas de mercado se avolumam e ganham novos contornos, a capacitação, percebida enquanto processo continuado, adquiriu status de prioridade nas estratégias de gestão de pessoas. Além disso, as empresas vêm encarando o desafio de mitigar os efeitos das rotinas de trabalho entre os colaboradores. No caso do setor de transporte, o SEST SENAT desempenha papel de parceiro das empresas nessa missão, com opções de cursos, presenciais e a distância, que vão desde a parte administrativa e operacional até a alta direção. "O SEST SENAT nasceu de um desejo de oferecer aos trabalhadores do transporte oportunidades de desenvolvimento profissional de alto nível, assim como assistência social e de saúde de ótima qualidade. Buscamos a profissionalização de todos os níveis das empresas do setor, de modo a induzir o desenvolvimento", afirma a diretora-executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart.

É justamente com essa mentalidade que a mineira Tora Transportes, uma das maiores operadoras logística do Brasil e do Mercosul, estabeleceu parceria com o SEST SENAT para oferecer serviços a todos os seus colaboradores. Segundo a gerente de recursos humanos, Daniela França, eles capacitam na instituição todo o pessoal que opera equipamentos: motoristas, operadores de empilhadeira, equipe de segurança do trabalho. A média e a alta direção também estão contando com o SEST SENAT, por meio dos projetos de inovação desenvolvidos em parceria com o ITL (Instituto de Transporte e Logística). "É uma iniciativa muito importante, tendo em vista o envolvimento da nossa alta direção, que conheceu e teve acesso a todos os serviços e treinamentos do SEST SENAT. Hoje, a gente consegue desenvolver desde a equipe da alta direção até os operadores, principalmente os motoristas, que são o nosso carro-chefe, por conta da segurança nas estradas."

Ela conta que, para a empresa, é importante ter a equipe bem treinada, porque isso traz produtividade e redução de custos. "Encaramos como estratégica a atualização desses profissionais. Nossos técnicos de saúde e segurança do trabalho, motoristas e instrutores têm feito os cursos presenciais do SEST SENAT. A alta direção, desde 2018, também está investindo nas especializações disponíveis."

A parceria que a Planalto, empresa de transporte rodoviário interestadual, de Porto Alegre (RS), mantém com o SEST SENAT transcende os "muros" da sede da organização. O gerente de treinamento, Luciano Fontana, explica que, em função da rede de assistência de abrangência nacional oferecida pelo SEST SENAT, é possível aprimorar o desempenho dos profissionais onde quer que eles estejam. "Temos à disposição um portfólio de forma disseminada em todas as bases do SEST SENAT. A gente consegue aproveitar melhor, já que a empresa tem uma grande área de atuação", diz. Fontana destaca também a possibilidade de oferecer treinamentos específicos aos colaboradores com o suporte do SEST SENAT.

Para saber mais:
www.sestsenat.org.br

Perspectivas sobre o ICMS incidente no Transporte de Cargas no Estado do Rio Grande do Sul

O ano de 2019 está marcado pelas diversas alterações na legislação tributária no âmbito do ICMS. No Estado do Rio Grande do Sul destacaram as alterações relativas à apuração da Substituição Tributária e, mais especificamente para o caso do TRC, para o caso da revogação de isenções.

Essas últimas alterações legislativas decorreram de determinação de âmbito Federal constante na Lei Complementar 160/2017, a qual determinou o dever de os Estados adequarem os benefícios fiscais que houvessem sido concedidos sem a respectiva autorização do Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ). O CONFAZ, por sua vez, publicou ainda no ano de 2017 o Convênio 190 definindo as regras de extinção e reinstituição de benefícios e as possíveis punições aos Estados que não cumprissem a regra.

Como consequência, em outubro de 2018, o Estado do RS publicou o Decreto 54.255 prevendo a revogação da isenção no TRC CIF com destino interestadual (art. 10 do RICMS/RS) uma vez que a mesma não havia sido previamente autorizada pelo CONFAZ. Os efeitos da revogação constaram definidos para a partir de 01/01/2019.

Entretanto, em razão de uma série de desentendimentos entre o setor do Transporte e a SEFAZ, a referida isenção veio a ser reinstituída em 05/04/2019 pelo Decreto 54.564, prevendo vigência entre 01 de abril até 30 de setembro do corrente ano.

A provisoriedade e precariedade da reinstituição da isenção impõe a obrigação de informar acerca dos efeitos gerados no setor no período de reinstituição do ICMS que puderem ser constatados pelas entidades patronais. Nesse sentido, foi possível identificar as seguintes consequências imediatas para as empresas transportadoras:

> *"As subcontratações devem evidenciar que o transporte tem origem desde fora do Estado"*

- Necessidade de obtenção da concessão do Sistema Especial de Pagamento de ICMS com a finalidade de permitir a apuração de débito e crédito (também chamado Regime Especial de Pagamento);

- Autuações nos casos de subcontratações em que não ficasse evidente que o início dessa prestação de subcontratação houvesse ocorrido fora do Estado do Rio Grande do Sul;

Em relação às subcontratações, o Fisco entende que, embora a contratação original refira-se a um serviço de TIC e que, portanto, se estaria diante de uma não incidência, as subcontratações devem evidenciar que esse transporte tenha origem desde fora do Estado. Sob essa premissa, foi possível identificar uma série de desentendimentos pela fiscalização acerca da natureza dos contratos de arrendamentos previstos na Resolução 5.840/19 da ANTT, como também em relação às regulamentações referentes ao Transportador Agregado também regulamentadas pela ANTT.

Em face dessas informações, a ABTI esteve em reunião na SEFAZ-RS com o Subsecretário Eduardo Jaeger e demais responsáveis pela fiscalização, quando demonstrou as particularidades que envolvem o Transporte Internacional de Cargas, especialmente, as regulamentações da RFB e ANTT para o setor.

A SEFAZ se mostrou permeável às dificuldades e implicações do setor, sendo que a ABTI, em conjunto com outras entidades vinculadas ao transporte, está formulando esclarecimentos com a finalidade de aproximar fisco-contribuinte e permitir uma melhor compreensão sobre essa atividade, e assim, evitando novas autuações indevidas.

Fernando Bortolon Massignan
Assessor Jurídico Tributário da ABTI

Transvay

TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL

YOUR EYES ON THE WAY

“Chegamos aos nossos 29 anos imensamente gratos.
São muitos anos de aprendizado e experiências que nos motivam a manter o nosso propósito maior, a confiança de nossos clientes e colaboradores.”

Rua Rodrigues Portugal, 2766 | Bairro São Miguel - Uruguaiana - RS | CEP: 97502-830

comercial@transvay.com.br (055)3412-2748 (055)9.9966-1146

transvaytransportes Transvay Transportes

www.transvay.com.br

Artigo

Entraves Aduaneiros no comércio terrestre entre Brasil e Uruguai

Por Cristiano de Vargas Oliva

Com o propósito de analisar os entraves aduaneiros presentes nas fronteiras terrestres entre Brasil e Uruguai, Cristiano de Vargas Oliva, aluno do curso de pós-graduação em Relações Internacionais Contemporâneas, da Universidade Federal do Pampa – UNIPAMPA, Campus Santana do Livramento, realizou extensa pesquisa sobre a integração na América do Sul, tendo escolhido como estudo de caso o Porto Seco Rodoviário de Santana do Livramento/Rivera. O autor, observando modelos acadêmicos, conceituou relações internacionais e discorreu sobre os esforços integracionistas na América do Sul, chegando ao Mercosul, e se acercando da realidade específica de seu estudo, versou sobre os portos secos, entre eles o de Santana do Livramento/RS-Rivera/UR.

A seguir, em resumo organizado pelo próprio autor, reproduzimos os resultados e conclusões de sua pesquisa.

Resultados e Discussão

Baseado no estudo das teorias compreende-se que, existem variáveis que definem um bom desembaraço aduaneiro, possibilitando uma maior competitividade e maior resultado para todos os envolvidos no processo, tanto nas exportações como importações. Situações como custo, tempo, conformidade de fronteira, além de transporte e reformas nos processos aduaneiros.
(BANCO MUNDIAL, 2018)

Quanto ao tempo de um despacho aduaneiro, segundo a Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), os maiores entraves estão na falta de integração aduaneira, o que gera um excessivo transtime, que é o termo usado para indicar o tempo desde a entrada na aduana até a finalização do desembaraço. Segundo publicação desse órgão, na Europa central não existe tempo de espera, existindo no leste deste continente algumas aduanas com no máximo 2h40min de tempo na aduana para processos de importação, assim como é muito reduzido na América do Norte, até mesmo na fronteira com o México. No MERCOSUL, segundo a ABTI, o transtime uruguaio é numa média de 8 horas para a exportação e 31 horas para a importação. A falta de integração aduaneira também foi citada pelo entrevistado.

> *"A conclusão é que as relações internacionais entre os dois Estados afeta sim os entraves aduaneiros, e consequentemente a fluidez de seus processos"*

Quanto à confiança documental, ainda é de fato visível aduanas focarem na repressão e não no compliance. Porém estão sendo realizadas alternativas para resolver essa situação, como a criação do OEA. O entrevistado concorda e enxerga como avanço.

Quanto à estrutura portuária não foi citada como fator gerador de entrave, sendo possível analisar através de pesquisa sobre o mercado exterior, que inclusive essas estruturas estão hoje em sua maioria subutilizadas.

Quanto à integração aduaneira, conforme a ABTI, essa é a causa dos maiores entraves na fluência das fronteiras no Mercosul. Em sua publicação, cita o depoimento de empresários no ramo de transporte internacional optando por escolher fronteiras aonde essa integração já ocorre, como a já citada de Jaguarão. (ABTI, 2017). Essa também, conforme a mesma publicação, é a opinião da maioria dos agentes entrevistados, sendo que a integração desde sua fundação teve poucos avanços no que tange ao desembaraço aduaneiro.

Não foram localizadas referencias sobre entraves oriundos de custos excessivos no desembaraço. Segundo a ABTI (2017) os maiores custos devido aos entraves são refletidos diretamente ao setor de transportes.

Quanto à ajuda da implantação do MERCOSUL, é unanime a opinião

de que a criação do bloco desenvolveu as relações comercias entre os países integrantes. Autores como Diz (2010) e Juenemann (1993), convergem esse pensamento ao afirmar que a integração dos países da América do Sul foi de fundamental importância para o desenvolvimento de todo o bloco.

Nas relações internacionais entre os dois países, não foram encontrados referências bibliográficas que evidenciassem a interferência de agentes, como o Estado, por exemplo, no processo de fluidez aduaneira. Naturalmente essas questões são movidas por políticas internacionais dos Estados e estão ligadas as suas formas políticas. Os entrevistados da ABTI, o entrevistado pela presente pesquisa e a literatura, afirmam que as medidas adotadas para uma maior fluidez estão ganhando espaço para facilitar os trâmites, porém internamente ainda existem processos que precisam ser analisados e é citada aí a colocação política. Uma falta de estrutura viária em um corredor para transporte internacional de um Estado membro por exemplo.

Considerações Finais

Segundo a ABTI, um exemplo de eliminação de trâmites é a integração aduaneira em São Borja, no Brasil, e Santo Tomé na Argentina. Foi criado um Centro Unificado de Fronteira, CUF, nos moldes do existente em Quaraí no Brasil e Artigas no Uruguai. Esse modelo de estrutura dispõe os órgãos anuentes interligados fisicamente, e a integração digital plena passa a ser o próximo nível. Atualmente, segundo a mesma publicação, um quarto do comércio Brasil/Argentina passa por aquela fronteira.

Uma proposta de integração aduaneira prática deveria ser realizada, pois a universalização dos dados através dos seus processamentos é uma realidade. Situações como a Aduana Uruguaia e a Receita Federal do Brasil atuar na mesma sala, como já ocorre em alguns casos, também outros órgãos como Agência Nacional de Vigilância Sanitária e Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

Pode-se dizer que os objetivos do Mercosul no comércio entre Brasil e Uruguai foram em parte atingidos, faltando etapas para uma integração plena. No entanto, aqui nos parece que uma atuação mais efetiva nas relações internacionais entre os dois Estados por parte de seus representantes políticos, poderia apressar esse processo e sanar em grande parte os entraves aduaneiros.

Neste sentido, a conclusão é que as relações internacionais entre os dois Estados afeta sim os entraves aduaneiros e consequentemente a fluidez de seus processos. As políticas externas desses Estados estão, tardiamente, propondo mudanças que visam à agilidade, porém tais instrumentos não resolvem toda a cadeia, visto, por exemplo, que a certificação OEA exige uma série de pré-requisitos. No entanto, somente políticas externas que reconheçam o compliance, aliada ao desenvolvimento de todos os agentes envolvidos, não são a chave para sanar os entraves e obter uma aduana integrada, eficiente, e principalmente, não abrindo mão de regulamentações internas vista a plena integração. Para isso, instrumentos de integração política entre os Estados membros deveriam agir de maneira estratégica. Uma visão mais moderna do processo, não só o foco na repressão, mas também na qualidade das relações entre os agentes.

Fica evidenciada, também, a necessidade de mais estudos sobre o tema, visto a quantidade de agentes envolvidos e também as características de cada Estado. A necessidade de pesquisas em todos os elos que compõe a cadeia. Este resumo expandido representa uma parte de uma pesquisa que está em construção e desenvolvimento.

RODOSUL SEGUROS

Corretora de Seguros Especializada

- Seguro de Carga Nacional e Internacional (Transportador/Embarcador)
- Seguro Carta Azul - Pesados e Passeios (Danos a terceiros no exterior)
- Seguro de Frotas - Pesados e Passeios
- Seguro Empresa / Condomínio
- Seguro de Riscos Ambientais
- Seguro de Vida Motoristas e Funcionários
- Seguro Patrimonial e Residencial
- Seguro RC e entre outros

Entre em contato conosco e faça sua cotação!

Filial São Paulo | Fone (11) 3473.2040 | (11) 98311.7979 | (17) 99739.7591
Porto Alegre | Fone (51) 3028.3003 | (51) 98692.6345
rodosul@rodosulseguros.com.br
Av. Aureliano de Figueiredo Pinto, 575 / sala 506 | Bairro Praia de Belas | Porto Alegre - RS | CEP: 90050-191
www.rodosulseguros.com.br

Transportes Silvio investe em tecnologia e sustentabilidade

A Transportes Silvio iniciou suas atividades há 44 anos, na cidade de Concórdia/SC. Silvio Roman, definido como um apaixonado por transporte, fundou a empresa, que presentemente tem como presidente Juscelino Roman, seu filho. A terceira geração, formada por Ezequiel e Francine, também atua na Silvio, compondo a Diretoria.

"Somos especialistas em transportar cargas para fazer você #chegarlá": esta é a missão que a empresa divulga, utilizando sua expertise no mercado para entregar as cargas ajudando seus clientes e colaboradores a alcançarem os seus objetivos. A Transportes Silvio atua no segmento de cargas secas e frigorificadas. Em 2001 a transportadora ingressou no internacional, que hoje representa 84% de seu faturamento. Ela opera para a Argentina, Chile, Uruguai e Paraguai. Desde 2013 a Silvio é associada da ABTI - Associação Brasileira de Transportadores Internacionais. "A atuação da entidade tem grande importância para a empresa, visto que luta pelos interesses do transportador internacional junto aos órgãos governamentais nacionais e internacionais", destaca Juscelino Roman.

Embora seja uma empresa tradicional, a Transportes Silvio está atenta às evoluções da atualidade e tem foco no futuro: "Nosso foco está em inovação. Queremos manter nossa essência de empresa com experiência de mercado e a qualidade dos nossos serviços, mas também estamos direcionando os nossos investimentos para tecnologia e inovação. Não há como olhar para o futuro sem pensar em investir nisso", acrescenta o presidente da empresa.

Os novos projetos de inovação contam com a participação de especialistas e sistemas de tecnologia avançada, com a finalidade de diminuir tempo e custos, além de prestar os serviços de forma mais eficiente. Ezequiel Roman, diretor geral, assinala que a transportadora está engajada em inovar cada vez mais, sendo esta a bandeira que a Transportes Silvio mais tem levantado atualmente, diz ele.

Outra frente importante defendida pela empresa é a sustentabilidade. A Silvio conta com diversos programas voltados ao social, econômico e ao meio ambiente, todos articulados por meio do seu "Sistema de Sustentabilidade Transportes Silvio".

Em 05 de junho foi lançado o mais novo programa do pilar meio ambiente, chamado "Raízes da Estrada". Por meio deste projeto, a cada 100 carregamentos realizados pela Transportes Silvio, uma árvore será plantada. A empresa acredita que um futuro saudável só é possível cuidando do planeta, e deseja participar da reconstrução dessas raízes.

Além da matriz, que fica localizada em Santa Catarina, a Transportes Silvio possui filiais no Rio Grande do Sul, em São Paulo e a mais nova em Pernambuco, inaugurada no mês de maio. Para o próximo ano, a previsão é de que mais duas filiais sejam abertas no Brasil, sem tirar o foco da expansão do mercado internacional, aproximando distâncias e prestando serviços com excelência, em novas frentes de negócios dentro da logística.

Sócias da ABTI recebem Prêmio Exportação RS

Há quase cinco décadas o Prêmio Exportação RS presta reconhecimento às empresas gaúchas que contribuem para ampliar a presença do Brasil no mercado exterior. Em sua 47ª edição, o Conselho do Prêmio, formado por representantes de 17 entidades, entre elas a Apex Brasil, ADVB-RS, Farsul, Federasul, Fecomércio-RS, premiou no dia 06 de junho, em Porto Alegre/RS, 51 organizações de 12 setores e de sete segmentos destacados.

O Prêmio valoriza o desempenho das empresas gaúchas no cenário exportador como forma de inspirar as organizações a investirem em iniciativas que as coloquem no cenário internacional.

"Historicamente, esta premiação contribui para a formação da cultura exportadora no RS e, mesmo procurando manter a tradição, inicia seu processo de reformulação se preparar para os desafios futuros" destacou o CEO do Prêmio, e vice-presidente de Comércio Internacional da ADVB-RS, Edmilson Milan.

O Prêmio Exportação RS é considerado o maior evento do seu segmento no país, distinguindo as empresas que obtiveram os melhores resultados mercadológicos e desenvolveram estratégias inovadoras para expor e comercializar seus produtos no mercado internacional.

Na categoria "Destaque Serviços de Suporte à Exportação" duas empresas associadas à ABTI, Tito Cademartori e a Interlink Cargo, foram premiadas.

Martins fortalece seu posicionamento como operador logístico terceirizado

O Grupo Martins se consolidou nesse primeiro trimestre do ano como uma empresa de logística internacional inserida nas grandes transformações de tecnologia e modernização na forma de prestar serviços para o setor. A Martins passou a atuar, com estrutura própria, em todas as etapas da cadeia do comércio exterior, oferecendo soluções logísticas 3PL e Supply Chain.

"Temos condições hoje de assumir toda a área de logística internacional do cliente, dando a ele tranquilidade para se dedicar à natureza do seu negócio. Ser 3PL, ter 'Gestão Completa de Serviços Logísticos', significa que alcançamos o objetivo estratégico de conseguir maior amplitude de mercado", explica o CEO e fundador do Grupo Martins, Lourival Martins.

Nos últimos cinco anos, o Grupo Martins investiu significativamente para consolidar o seu posicionamento. A empresa montou sua própria área de agenciamento de carga e frete internacional, e fortaleceu as atuações no desembaraço aduaneiro, no transporte rodoviário nacional, e na armazenagem geral.

Investimentos

Foram feitos investimentos em tecnologia da informação para a gestão de processos de importação, exportação e drawback, com interface para os sistemas dos clientes, além de aquisição de um software de rastreabilidade de todas as demandas dos processos de importação, exportação e logística, com acesso em tempo real. No total foram investidos R$ 35 milhões, que inclui a renovação da frota de caminhões.

Horários das Operações Aduaneiras nas Principais Fronteiras

Cidade	Órgãos de controle	Dias úteis	Final de semana	Mapa	Anvisa	Emater
Chuí (RS)	Receita Federal	9h às 18h				
Jaguarão (RS)	Concessionária Multilog	8h às 12h e das 13h30 às 18h45		8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 14h às 17h	
	Receita Federal	9h às 12h e das 14h às 17h30				
Aceguá (RS)	Receita Federal	13h30 às 17h30		Por demanda		
Sant'Ana do Livramento (RS)	Concessionária Multilog	8h às 12h e das 14h às 19h48min		8h às 12h e das 13h30 às 17h30	8h às 18h	8h às 12h e das 13h30 às 17h30
	Receita Federal	8h às 20h				
Quaraí (RS)	Receita Federal	8h às 12h e das 13h30min às 17h30				
Barra do Quaraí (RS)	Receita Federal	domingo a domingo: das 8h às 20h				
Uruguaiana (RS)	Concessionária Multilog	8h às 21h	sábados e feriados 8h às 16h	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 18h	8h às 14h			
	TA BR 290	segunda a segunda: 7h às 21h				
Itaqui (RS)	Receita Federal	8h às 18h				
São Borja (RS)	Concessionária MERCOVIA	7h às 23h	sábados das 7h às 18h /domingos: das 8 às 12h	8h às 18h e aos sábados das 8h às 12h	Dias de semana das 8h às 18h	
	Receita Federal	8h às 20h	8h às 14h			
Porto Xavier (RS)	Receita Federal	8h15 às 11h30 e das 14h15 às17h30				
Porto Mauá (RS)	Receita Federal	8h às 11h30min e das 14h às 17h30min				
Dionísio Cerqueira (SC)	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h		8h às 12h e das 13h30 às 17h30	8h às 12h Período da tarde, somente trabalho administrativo	
Foz do Iguaçu (PR)	Concessionária Multilog	7h30min às 2h10min	8h às 12h	8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 13h às 17h	Por demanda
	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h	Plantão aos sábados			
Santa Helena (PR)	Porto de Santa Helena	7h às 19h		7h às 11h30 e das 13h30 às 18h		
	Receita Federal	7h às 12h e das 13h30min às 19h				
Guaíra (PR)	Porto Sete Quedas	8h às 18h		8h às 12h e das 13h30 às 17h	8h às 12h e das 13h30 às 17h	
	Receita Federal	8h às 18h30min				
Corumbá (MS)	AGESA	7h30 às 12h e das 13h30 às 18h	Sábados por demanda	7h30 às 11h30 e das 13h30 às 17h30		
	Receita Federal	7h30min às 11h30min e das 13h30min às 17h30min				

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-RS/Rivera-UY			
Multilog	Roberto Gomes	Importação e Exportação	(55) 3621-5300
Corumbá-MS/Puerto Soares-BO			
Agesa	Edmar Fernando Figueiredo Cruz	Importação e Exportação	(63) 3234-7300
Jaguarão-RS/Rio Branco-UY			
Multilog	Paulo Luis Borges da Rosa	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	Reunião Bilateral Extraordinária BR-UY de 05/11/2014
Chile	Autorizado	Autorizado	Item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 08 e 09/06/2006 e item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 28 e 29/04/2009
Peru	Autorizado	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 no site da ANTT www.antt.gov.br até 25/05/2018
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 21/02/2003
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 no site da ANTT www.antt.gov.br até 25/05/2018

Fluxo do TRIC

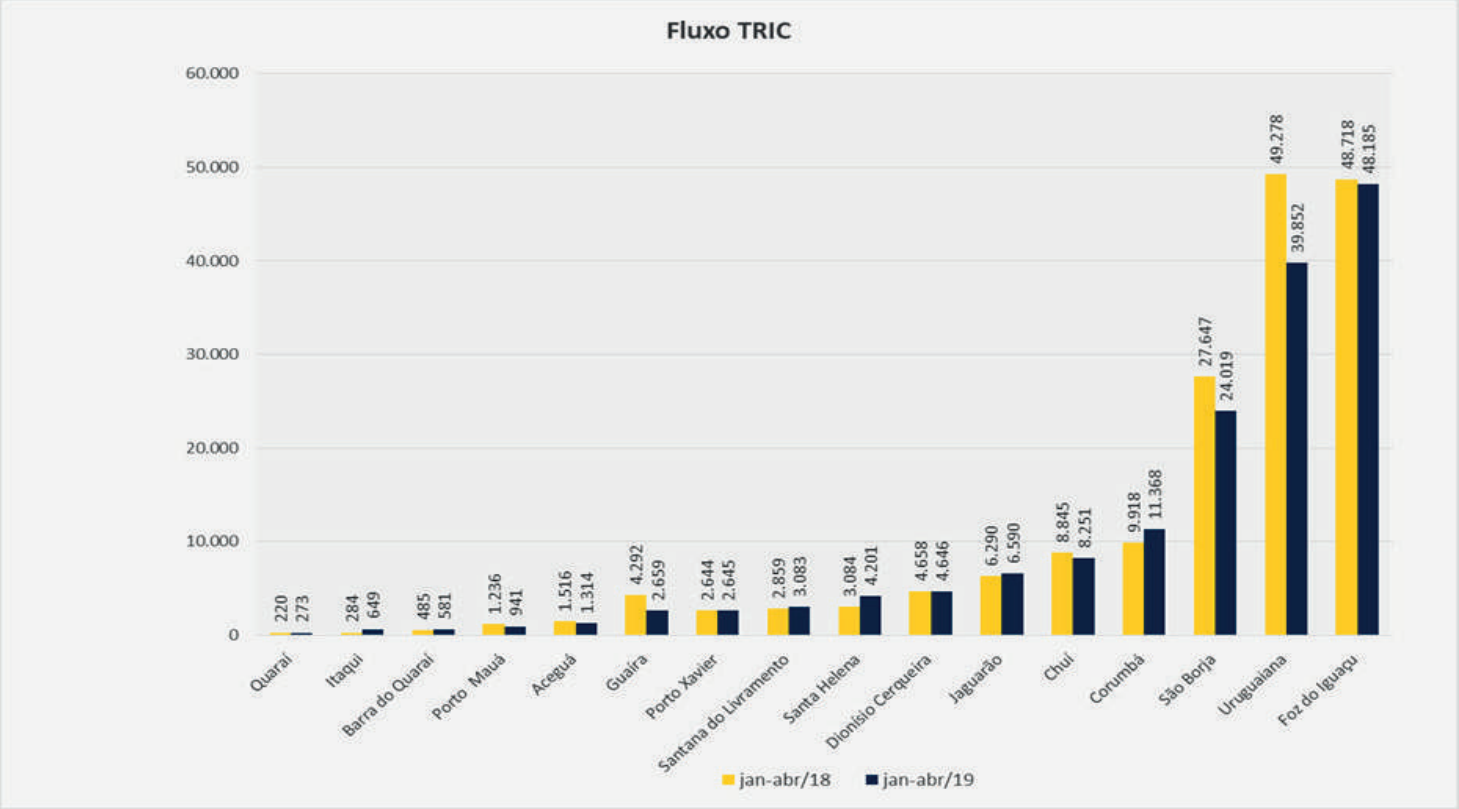
Abril 2019

ABTI

Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês anterior com mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual)		
				Jan-Abr 2018	Jan-Abr 2019	Δ	Mar 2019	Abr 2019	Δ	Abr 2018	Abr 2019	Δ	Mai/17 Abr/18	Mai/18 Abr/19	Δ
Itaqui	Alvear	AR	Importação	281	644	129,18%	141	202	43,26%	97	202	108,25%	1.974	2.279	15,45%
			Exportação	3	5	0,00%	0	0	#DIV/0!	3	0	0,00%	69	68	-1,45%
			Total	284	649	128,52%	141	202	43,26%	100	202	102,00%	2.043	2.347	14,88%
São Borja	Santo Tomé	AR	Importação	11.127	11.470	3,08%	3.041	3.478	14,37%	3.012	3.478	15,47%	28.384	32.746	15,37%
			Exportação	16.520	12.549	-24,04%	3.104	3.873	24,77%	4.655	3.873	-16,80%	47.917	43.677	-8,85%
			Total	27.647	24.019	-13,12%	6.145	7.351	19,63%	7.667	7.351	-4,12%	76.301	76.423	0,16%
Porto Xavier	San Javier	AR	Importação	1.852	2.350	26,89%	759	1.053	38,74%	922	1.053	14,21%	3.908	4.200	7,47%
			Exportação	792	295	-62,75%	54	88	62,96%	208	88	-57,69%	2.827	1.957	-30,77%
			Total	2.644	2.645	0,04%	813	1.141	40,34%	1.130	1.141	0,97%	6.735	6.157	-8,58%
D. Cerqueira	B. de Irigoyen	AR	Importação	1.625	2.312	42,28%	439	713	62,41%	592	713	20,44%	6.122	7.138	16,60%
			Exportação	3.033	2.334	-23,05%	560	598	6,79%	835	598	-28,38%	8.718	8.784	0,76%
			Total	4.658	4.646	-0,26%	999	1.311	31,23%	1.427	1.311	-8,13%	14.840	15.922	7,29%
Uruguaiana	P. de los Libres	AR	Importação	12.314	13.109	6,46%	3.399	3.403	0,12%	3.127	3.403	8,83%	41.396	42.045	1,57%
			Exportação	36.964	26.743	-27,65%	6.569	7.019	6,85%	9.445	7.019	-25,69%	110.485	88.485	-19,91%
			Total	49.278	39.852	-19,13%	9.968	10.422	4,55%	12.572	10.422	-17,10%	151.881	130.530	-14,06%
Porto Mauá	Alba Posse	AR	Importação	0	1	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	3	2	-33,33%
			Exportação	1.236	940	-23,95%	238	166	-30,25%	377	166	-55,97%	2.992	3.110	3,94%
			Total	1.236	941	-23,87%	238	166	-30,25%	377	166	-55,97%	2.995	3.112	3,91%
Foz do Iguaçu	C. del Este/ Puerto Iguazu	PY + AR	Imp.PIA/PTN	24.651	28.586	15,96%	7.356	6.824	-7,23%	6.594	6.824	3,49%	81.218	85.512	5,29%
			Exp. PIA/PTN	24.067	19.599	-18,56%	4.751	5.057	6,44%	6.840	5.057	-26,07%	72.063	66.156	-8,20%
			Total PIA/PTN	48.718	48.185	-1,09%	12.107	11.881	-1,87%	13.434	11.881	-11,56%	153.281	151.668	-1,05%
Santa Helena	Porto Índio	PY	Importção	2.556	3.996	56,34%	1.026	1.122	9,36%	1.044	1.122	7,47%	10.430	10.778	3,34%
			Exportação	528	205	-61,17%	8	87	987,50%	84	87	3,57%	1.964	1.385	-29,48%
			Total	3.084	4.201	36,22%	1.034	1.209	16,92%	1.128	1.209	7,18%	12.394	12.163	-1,86%
Guaíra	Salto del Guaíra	PY	Importação	2.794	2.224	-20,40%	807	1.289	59,73%	855	1.289	50,76%	9.993	10.102	1,09%
			Exportação	1.498	435	-70,96%	232	153	-34,05%	427	153	-64,17%	4.026	2.790	-30,70%
			Total	4.292	2.659	-38,05%	1.039	1.442	38,79%	1.282	1.442	12,48%	14.019	12.892	-8,04%
Aceguá	Acegua	UY	Importação	1.206	990	-17,91%	245	554	126,12%	218	554	154,13%	4.175	3.884	-6,97%
			Exportação	310	324	4,52%	75	64	-14,67%	87	64	-26,44%	1.088	1.329	22,15%
			Total	1.516	1.314	-13,32%	320	618	93,13%	305	618	102,62%	5.263	5.213	-0,95%

Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	Variação do acumulado ano anterior / ano atual Jan-Abr 2018	Jan-Abr 2019	Δ	Variação do mês anterior com mês atual Mar 2019	Abr 2019	Δ	Variação mesmo mês ano anterior / ano atual Abr 2018	Abr 2019	Δ	Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual) Mai/17 Abr/18	Mai/18 Dez/19	Δ
Barra do Quaraí	Bella Unión	UY	Importação	170	239	40,59%	34	50	47,06%	24	50	108,33%	752	463	-38,43%
			Exportação	315	342	8,57%	105	78	-25,71%	63	78	23,81%	1.166	1.211	3,86%
			Total	485	581	19,79%	139	128	-7,91%	87	128	47,13%	1.918	1.674	-12,72%
Chuí	Chuy	UY	Importação	2.523	2.221	-11,97%	454	567	24,89%	754	567	-24,80%	7.432	7.018	-5,57%
			Exportação	6.322	6.030	-4,62%	1.234	1.704	38,09%	1.830	1.704	-6,89%	20.353	19.465	-4,36%
			Total	8.845	8.251	-6,72%	1.688	2.271	34,54%	2.584	2.271	-12,11%	27.785	26.483	-4,69%
Jaguarão	Rio Branco	UY	Importação	2.108	2.748	30,36%	590	605	2,54%	504	605	20,04%	7.722	8.519	10,32%
			Exportação	4.182	3.842	-8,13%	932	1.007	8,05%	1.149	1.007	-12,36%	12.695	13.030	2,64%
			Total	6.290	6.590	4,77%	1.522	1.612	5,91%	1.653	1.612	-2,48%	20.417	21.549	5,54%
Quaraí	Artigas	UY	Importação	180	242	34,44%	18	35	94,44%	44	35	-20,45%	1.100	861	-21,73%
			Exportação	40	31	-22,50%	8	5	-37,50%	0	5	#DIV/0!	190	183	-3,68%
			Total	220	273	24,09%	26	40	53,85%	44	40	-9,09%	1.290	1.044	-19,07%
S. do Livramento	Rivera	UY	Importação	627	816	30,14%	208	187	-10,10%	127	187	47,24%	2.472	2.377	-3,84%
			Exportação	2.232	2.267	1,57%	558	559	0,18%	592	559	-5,57%	6.802	7.383	8,54%
			Total	2.859	3.083	7,83%	766	746	-2,61%	719	746	3,76%	9.274	9.760	5,24%
Corumbá	Puerto Suarez	BO	Importação	1.238	1.305	5,41%	238	323	35,71%	365	323	-11,51%	3.934	7.190	82,77%
			Exportação	8.680	10.063	15,93%	2.297	2.535	10,36%	2.265	2.535	11,92%	28.357	30.205	6,52%
			Total	9.918	11.368	14,62%	2.535	2.858	12,74%	2.630	2.858	8,67%	32.291	37.395	15,81%

Fluxo de veículos



Feriados internacionais

JULHO		AGOSTO		SETEMBRO	
05	Independência da Venezuela	15	Assunção de Maria	07	Independência do Brasil
09	Independência da Argentina	15	Fundação de Assunção	18	Dia da Independência Chilena
16	Nossa Senhora do Carmo	17	Dia do General José de San Martin	19	Dia do Exército chileno
18	Juramento da Constituição do Uruguai	25	Independência do Uruguai	20	Feriado nacional chileno
24	Aniversário de Simón Bolívar				

Fonte: www.mercosur.int

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

Restrição de veículos no Brasil

Não existem restrições para o 3º trimestre / 2019

Restrição de veículos na Argentina

O organismo responsável pela divulgação não publicou as informações em sua página da web.

Associadas recebem prêmio ambiental no RS

O Expresso Hercules e a Transportes Gabardo, empresas associadas da ABTI, foram distinguidas com o Prêmio Gaúcho Despoluir, no dia 05 de junho, em Bento Gonçalves/RS, durante a realização da 21ª TranspoSul. A distinção é conferida anualmente pela Fetransul, responsável pelo programa Despoluir no segmento de carga do RS, às empresas de transporte de carga que apresentam os melhores resultados na aferição da emissão de gases poluentes, a chamada fumaça preta.

Afrânio Kieling, presidente da Fetransul, na abertura da solenidade enalteceu o engajamento das empresas que mantém sua frota com um nível de emissão conforme a legislação ambiental.

SUA TRANQUILIDADE
NOS MOMENTOS DE CRISE

A Ambipar Response gerencia crises e atende emergências que afetem a saúde, o meio ambiente e o patrimônio. Com bases de atendimento emergencial distribuídas estrategicamente no Brasil e em países do Mercosul e da Europa, suas equipes estão preparadas para oferecer soluções em três pilares: prevenção, preparação e resposta.

PREVENÇÃO

Etapa preliminar, com gerenciamento de risco, planos, LETPP, PAE, suporte e consultoria técnica, estudos, célula de engenharia e projetos. Elabora planos, entende o processo e a necessidade, conseguindo estabelecer medidas protetivas e de resposta.

PREPARAÇÃO

Com o conhecimento dos riscos envolvidos nas emergências e processos das empresas, nossas unidades de treinamento preparam as equipes de atendimento emergencial e também os agentes que atuam direta ou indiretamente nos cenários de acidentes. A Ambipar Response treina entre 30 mil pessoas por ano no Brasil, América do Sul e Europa.

RESPOSTA

Atendimento emergencial especializado, contando com equipamentos de última geração e utilizando técnicas baseadas nos mais importantes protocolos de segurança do mundo, o que contribui com a excelência em seus atendimentos.

CENTRAL DE EMERGÊNCIA 24h 0800 17 20 20

Av. Pacaembu, 1.088, Pacaembu, 01234-000, São Paulo/SP
+55 11 3526-3526 • vendas@ambipar.com • www.ambipar.com

ambipar GROUP

ambipar response

BOLETIM CNT

AGORA VOCÊ PODE ENCONTRAR TODOS OS BOLETINS DA **CNT** NO MESMO LUGAR.

WWW.CNT.ORG.BR

CNT | Confederação Nacional do Transporte