Ano 6 - Nº 15 - Edição 2011

Cenário do Transporte

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

www.abti.org.br

www.droffice.com.br

Impresso Especial
9912227992-DR/RS
ABTI
CORREIOS

DEVOLUÇÃO GARANTIDA
CORREIOS

20 anos de MERCOSUL

Segurança Rodoviária em questão

Sistema SINTIA na Argentina

Mercedes-Benz
Planalto
Onix SAT
Ipiranga
ApexBrasil
AGÊNCIA BRASILEIRA DE PROMOÇÃO DE EXPORTAÇÕES E INVESTIMENTOS
SEBRAE

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

www.abti.org.br

Faça-nos uma visita!

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

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

DIRETORIA DA ABTI

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

EXPEDIENTE

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

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

Portal
www.abti.com.br

Impressão
Gráfica Universitária

Tiragem
3.000 exemplares

Colaboradores
Profª Maria das Graças B. Cordenonsi (correção de textos)
Fernanda Cassel (Prefeitura de Jaguarão / RS)
Eduarda Porto (Prefeitura de Jaguarão / RS)
Maristela Drabik (Receita Federal)
Livia Cerezoli (CNT)

José Carlos Becker

Presidente da ABTI

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

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

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

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

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

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

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

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

Sumário

12 Ferrovias aliam modernidade e cuidados com o Meio Ambiente

14 20 anos de Mercosul

A maioridade se atinge na faixa dos 20 anos, esperamos que o Mercosul não necessite chegar aos 30 para alcançar a maturidade.

pág. 14

18 Segurança Rodoviária em questão

Empresários debatem a segurança nas estradas para o transporte de cargas

19 Assembléia da CIT reúne 14 países

Exemplo europeu de fronteiras é almejado por países da América.

26 e 27 Transformação Social

Sest Senat alcança a marca de 7 milhões de atendimentos.

32 Cantu - 40 anos de história

Falou em hortifruti, lembrou Cantu.

34 e 35 Certificados de Origem

Parecer técnico acerca das operações triangulares vinculadas a terceiros operadores.

"O setor do transporte é que move o mundo" (Cristina Kirchner)

página 21

Onix mini SPY
Rastreador portátil OnixMiniSpy
mais segurança em menos espaço
• Fácil operação, não necessita de instalação;
• Fácil de ser escondido (7,7 x 4,3 x 1,7 centímetros);
• Extremamente leve (65g);
• Posicionamento por GPS e comunicação GPRS;
• Possui canal de escuta;
• Botão de pânico e detector de jammer;
• Aplicação discreta para rastreamento de cargas ou uso pessoal;
• Bateria com duração de até 3 dias.
Onix SAT
Televendas: (43) 3374-3822
www.onixsat.com.br
vendas@onixsat.com.br

R$ 1 bilhão é o objetivo

Devido à agilidade no atendimento, aduana prevê crescimento acima do esperado.

Por Graciele Santos

A aduana de Dionísio Cerqueira, vizinha da cidade argentina Bernardo de Irigoyen, tem enfrentado problemas com filas de caminhões do lado argentino.

Poucas foram as vezes que uma notícia como essa mostra um ponto positivo. Os quilômetros de caminhões no acostamento do lado Argentino não se dão pela falta de auditores fiscais e tampouco por paralisações ou greves, e sim, pelo significativo aumento no movimento do fluxo de caminhões que cruzam naquela fronteira.

A aduana de Dionísio Cerqueira teve no primeiro trimestre de 2011, segundo a Delegacia da Receita Federal de Joaçaba, SC, um crescimento de 7,35 % no número de caminhões, 12,56% no número de despachos e 29,40 % em termos de valores das cargas (em dólares).

Esses percentuais referem-se a uma média de 1900 a 2000 caminhões carregados por mês, cerca de 45 mil toneladas. Em 2010, o valor total anual atingiu R$ 931 milhões, sendo R$ 592 milhões de importação e R$ 339 milhões de exportação, e este ano, a previsão é que tal número ultrapasse a R$ 1 bilhão.

A aduana tem como principais produtos de exportação as frutas tropicais e a carne suína, exportadas para a Argentina. O papel e a carne bovina exportados para o Chile. Já na importação, os destaques são os que possuem proveniência da Argentina, Chile e China, como as frutas, cereais, cebola, alho, vinho, inseticidas, produtos de bazar e pneus. As mercadorias chinesas chegam em trânsito até Dionísio Cerqueira, entrando no território brasileiro

da aduana de Dionísio Cerqueira

por via marítima.

A agilidade na liberação das cargas por parte dos órgãos provenientes e o bom momento econômico dos países pertencentes ao bloco, são os principais fatores para o aumento na movimentação. Hoje são 14 servidores/dia (somados Aduana, Senasa e Gendarmeria) trabalhando no lado argentino e 21 servidores (somando-se Receita Federal, Anvisa, MAPA e Cidasc), no lado brasileiro.

O pátio da Agência de Cargas Intermodal (ACI Cargas) acomoda 200 caminhões, porém ainda não existe previsão de um estacionamento do lado argentino, o que excede o número de vagas, causando as filas. Conforme a Receita, já se manteve contato com a Municipalidad de Bernardo de Irigoyen para que se providencie um local onde os caminhões e motoristas possam aguardar em segurança e usufruir de instalações que lhes permitam acesso a banheiros e alimentação, mas nada ainda foi feito em relação a isso.

Desde 2003, conforme os acordos do Mercosul, foi determinado que a área de Controle de Cargas (ACI-Cargas) Bernardo de Irigoyen/Dionísio Cerqueira deveria ser em território brasileiro, com cabeceira única. Dessa forma, os veículos com cargas de importação e exportação são liberados no mesmo espaço físico pelos órgãos do Brasil e da Argentina, sem necessidade de novo controle, seguindo assim para seu destino final. Esse processo permite uma redução significativa no tempo de desembaraço das cargas.

Devido ao constante aumento na demanda e um colapso na estrutura, a Receita realizou um estudo com as necessidades pendentes, e um novo projeto foi licitado em abril deste ano. A previsão das obras tem valor estimado de R$ 6,3 milhões em investimentos.

Sistema SINTIA na Argentina

O país vizinho adaptou-se bem ao novo sistema implantado pela AFIPI, basta saber quando será a vez do Brasil.

Por Graciele Santos

Desde dezembro de 2010, a Argentina já trabalha como o novo Sistema Informático de Trânsito Internacional Aduaneiro (SINTIA), aprovado pela resolução nº 2619. A resolução previa aplicação de forma progressiva, porém obrigatória, em todas as operações de exportação por via terrestre que tivesse como destino os países signatários do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (A.T.I.T).

Por se tratar de um sistema totalmente informatizado, usou-se um conceito de uma aduana com menos papéis e menos burocracia. Basicamente, o que muda nas operações é a informatização do Manifesto Internacional de Cargas / Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA) e o seguimento da operação, entre o ponto de partida e o seu destino, através do intercâmbio eletrônico das informações entre as administrações aduaneiras.

Com a implantação do SINTIA, existe a expectativa na agilização do comércio exterior e na eficácia na troca de informações entre as aduanas. É propício dizer que, o tempo médio de espera deverá diminuir, haja vista que as informações realizem nos trâmites de despachos aduaneiros cheguem ao sistema, antes mesmo na mercadoria em si.

Ajustes

Segundo a Administração Federal de Ingressos Públicos (AFIP), sempre são necessários alguns ajustes após a implantação de qualquer nova regra. Com o SINTIA não foi diferente.

A aplicação da resolução geral AFIP 2961 que generaliza o uso do SINTIA para todos os países signatários, já obteve algumas mudanças, as quais seguem:

- A resolução 2961/2010, aplica-se também às exportações cuja aduana de registro e a aduana de saída, sejam a mesma, já que para a aduana argentina, essa operação seria de trânsito internacional, na qual se deve documentar com o MIC/DTA eletrônico.

- A resolução 2961/2010, não se aplica em casos aonde um mesmo caminhão, compartilha cargas de exportação com outras operações (TRAS, TR, etc). Nestes casos, o MIC/DTA segue de forma manual.

No Brasil

Ainda não está certa a data de implantação do sistema SINTIA no Brasil. Há indícios eu seja ou no segundo semestre deste ano, ou início de 2012.

A Confederação Nacional do Transporte representa um setor que movimenta toda a riqueza do país e é responsável por 15% do PIB brasileiro. São mais de 70 mil empresas, 1 milhão e novecentos mil caminhoneiros e taxistas e três milhões de empregos no setor de transporte em todo o Brasil. Gente que atravessa o nosso imenso país em todas as direções, transportando riquezas, alimentos, tecnologia, matérias-primas, vidas e emoções.

CNT Confederação Nacional do Transporte

>> www.cnt.org.br >> 0800 728 2891

ABTI percorrerá principais pontos de fronteira

A entidade está realizando um trabalho para ajudar nas demandas de cada fronteira

Por Graciele Santos

A Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), juntamente com o Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do RS (Sdaergs) e com o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes de Cargas Líquidas, Secas, Inflamáveis, explosiva e refrigerada de linhas internacionais do Rio Grande do Sul (Sindimercosul), estiveram reunidos com associados, transportadores entre outros representantes do setor, nas cidades de Chuí, Santana do Livramento e Jaguarão.

Foram protocolados na Receita Federal de cada localidade, ofícios relacionando as demandas referentes ao transporte e ao despacho aduaneiro de cada ponto de fronteira, visando à agilidade e à cooperação da Receita.

No Chuí, os temas tratados foram: a implantação de uma câmara fria no recinto aduaneiro, para facilitar as operações de mercadorias que necessitem de vistoria; o desacoplamento de veículos no porto; estrutura física de fiscalização para o MAPA; mais servidores do MAPA; fixação da fiscalização de servidores da ANVISA; horário de atendimento; horário de atendimento aos sábados e feriados.

Em Jaguarão, o ofício referiu-se aos seguintes temas: demora nos procedimentos de fiscalização das exportações em canal verde; redistribuição dos processos e horários de atendimento e horário de atendimento aos sábados e feriados.

Em Santana do Livramento, as pautas foram: padronização do horário de atendimento Bilateral, em especial dos órgãos intervenientes; horário aos sábados e feriados e ampliação do pátio de estacionamento e área coberta para conferências físicas.

A ABTI vem acompanhando as necessidades dos pontos de fronteira, e aguarda as determinações e respostas positivas quanto aos ofícios encaminhados, visando assim um melhor atendimento aos transportadores.

Os próximos pontos de fronteira a serem visitados serão Itaqui, São Borja, Porto Xavier e Porto Mauá.

Proposta do Estatuto do Motorista será aperfeiçoada

Moreira Mariz/Senado Federal

discutir aumento dos acidentes de trânsito, Paulo Paim (*D*) anuncia grupo para reexaminar projeto

Proposta de Estatuto do Motorista será aperfeiçoada

JORNAL DO SENADO

www.senado.gov.br/jornal

Ano XVII – Nº 3.418 – Brasília, terça-feira, 5 de abril de 2011

A ABTI tem sido importante entidade participativa na busca de melhorias para o projeto junto ao Senador Paim

A Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa esteve reunida em Brasília no mês de abril para debater o problema dos acidentes no trânsito e a necessidade de regulamentar a atividade dos motoristas em suas várias modalidades.

De acordo com o presidente da comissão, o senador Paulo Paim (PT-RS), o objetivo é avançar na discussão do Estatuto do Motorista (PLS 271/08), que tramita atualmente na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ).

Ao dar início a audiência, Paim lembrou que o Brasil está entre os recordistas mundiais de acidentes de trânsito. Citando dados governamentais, Paim informou que, em 2009, houve 20,6 mil vítimas fatais em acidentes de trânsito no país e que a soma de vítimas fatais e feridos contabilizou 501,8 mil pessoas naquele ano.

O procurador do Ministério Público do Trabalho (MPT), Adélio Justino Lucas, manifestou, durante a audiência, preocupação com a jornada de trabalho a que motoristas de caminhão estão submetidos. Ele informou que o MPT tem buscado a adequação da jornada de trabalho à legislação desde 2007. Ainda segundo Adélio Lucas, o MPT entende que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) tem que ter papel fundamental na regulamentação da jornada de trabalho dos caminhoneiros.

Segundo o procurador, o Ministério Público do Trabalho tem percebido que a jornada de trabalho dos caminhoneiros é excessiva e tem gerado acidentes. Como observou, há metas a cumprir pelos motoristas e número insuficiente de profissionais para cumpri-las. Em razão disso, informou Adélio Lucas, muitos caminhoneiros fazem uso de drogas ilícitas para conseguir permanecer mais tempo acordados. Entre essas drogas, estão anfetaminas e até mesmo cocaína, disse ele.

Ele informou ainda que já há audiência marcada no Ministério Público do Trabalho, entre a ANTT e a Confederação Nacional dos Transportes, para tentar um acordo sobre a regulamentação da jornada de trabalho dos caminhoneiros.

O consultor técnico da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), Luis Alberto Mincarone, esteve presente na reunião. O Grupo de Trabalho inicial direcionado a identificar as demandas do TRC, apontado em fevereiro deste ano, com a participação da ABTI, Setcergs, NTC/CNT, CNTT (Trabalhadores) e Movimento União Brasil Caminhoneiros, já foi formado.

Segundo Mincarone, haverá uma primeira reunião do grupo no dia 25/4 em Brasília. No encontro, serão definidos o cronograma e a metodologia dos trabalhos.

A audiência foi realizada na sala 2 da Ala Nilo Coelho. Entre os presentes estavam os senadores Ana Amélia (PP-RS), Cristovam Buarque (PDT-DF), Gleisi Hoffman (PT-PR) e Vicentinho Alves (PR-TO).

Unindo Forças

Uruguaiana e Paso de Los Libres firmarão acordos para funcionamento da CO.TE.CAR

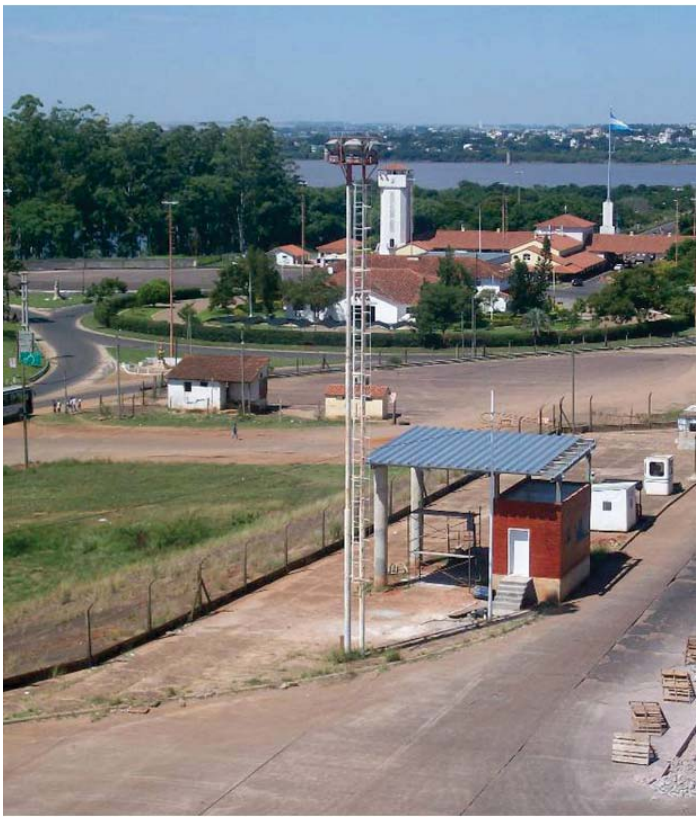
Por Graciele Santos

Autoridades e lideranças brasileiras e argentinas do transporte rodoviário de cargas compareceram à sede do 7º Esquadrão de Paso de Los Libres para uma reunião bilateral entre Argentina / Brasil, dos representantes dos organismos da área de controle integrado Paso de Los Libres – Uruguaiana.

O coordenador local da Secretaria do Interior, Raul Rolando Rivero, presidiu os trabalhos que teve como temas discutidos: a resolução que será aplicada nos trabalhos da CO.TE.CAR; propostas técnicas de fronteiras e a formação da comissão técnica para a regulamentação do funcionamento da CO.TE.CAR, no qual a ABTI estará inserida.

Esta importante participação da ABTI na comissão de projeção de regras do funcionamento da CO.TE.CAR servirá para que sejam determinados acordos e regulamentações que entrarão em vigência após a finalização das obras no Terminal de Cargas.

Estiveram presentes na reunião Adm. Javier Bach da AFIPI, Gal. Sergio Claria do 7º Esquadrão de P. de Los Libres, Carlos Miguel da Seção da Ponte Internacional, Dr. Cristian Alarcon, Tomas Legarreta da Unidade Sanitária, Del. Jorge Hergessel e Del.



Gabriela Becker da Receita Federal; Flavio Gallucci da empresa Transtec; Dr. Miguel Arias do SENASA; Flavio Evaristo e Jorge Silva da EADISUL; Jorge Frizzo do Sindimercosul; José Carlos Becker, José Mario, Paulo Silveira, Luis Garcia, Dr. Tadeu Campello da ABTI; Brenno da Luz do Sdaergs e Gladys Vinci da Cootranscau

Vem aí uma nova empresa com integração total.

A Elog, Columbia eEadi Sul estão se unindo para oferecer as soluções personalizadas emlogística, de acordo com o perfil de cada empresa.

Bem-vindos ao novo modelo de negócios customizados que vai mexer com o mercado.

eLOG ecoRODOVIAS COLUMBIA EADI SUL

www.columbiaeadisul.com.br

Ferrovias aliam modernidade e cuidados com o Meio Ambiente

A preservação da natureza é uma preocupação constante das concessionárias de ferrovias.

Por Graciele Santos

As ferrovias, hoje, utilizam o que há de melhor e mais moderno no que se refere à tecnologia. Um cenário bastante diferente do que vem ao imaginário de grande parte da população, que quando pensa em ferrovias, logo lembra da antiga maria-fumaça, com seu apito tradicional.

Levantamento da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), mostra que atualmente o quadro é muito distinto, pois o setor ferroviário está permanentemente em processo de evolução técnica e tecnológica. "As locomotivas utilizadas hoje são robustas, equipadas com tecnologia de ponta, como computador de bordo, sistema de rastreamento por GPS (Sistema de Posicionamento Global), dispositivo de alarme, controlador de nível de combustível e redutor de ruídos", explica o diretor-executivo da ANTF, Rodrigo Vilaça. "Sem contar que todo o gerenciamento da movimentação das composições é feito através dos CCOs, que são modernos Centros de Operação e Controle, que permitem o monitoramento à distância de tudo que acontece nas ferrovias", completa.

O que pouca gente sabe também é que uma das grandes vantagens do uso do modal ferroviário é a redução da emissão de poluentes como o dióxido de carbono (CO2), resultante da queima de combustíveis fósseis, e que é um dos principais causadores do efeito estufa. Pois o modal ferroviário é mais eficiente e mais econômico para transportar grandes volumes de cargas em longas distâncias. "Só para se ter uma ideia, um único trem composto por 100 vagões graneleiros, com capacidade para 100 toneladas substitui 357 caminhões graneleiros de 28 toneladas. Mas, não é só isso. Com menos veículos circulando pelas rodovias, menor é o desgaste no asfalto e menor o risco de acidentes nas estradas", revela Vilaça.

Mesmo que naturalmente já apresentem vantagens ambientais, como a preservação do meio é uma preocupação constante das concessionárias de ferrovias, as empresas também investem pesado em pesquisas de novas tecnologias voltadas para a redução do consumo de combustíveis. E o resultado é visível. Em 1999 foram necessários 5,3 litro de diesel para efetuar o transporte de mil TKUs (tonelada por quilômetro útil). Hoje, são utilizados 4,25 litros de diesel por mil TKUs, o que equivale a uma economia de um litro para cada 1.000 TKUs. Essa redução representa uma economia de 296 milhões de litros de diesel para o transporte de 280 bilhões de TKUs em

XV CONFERÊNCIA NACIONAL DE LOGÍSTICA
ASLOG ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE LOGÍSTICA
07 e 08 JUNHO
AMCHAM SÃO PAULO | SP

LOGÍSTICA E O CRESCIMENTO SUSTENTÁVEL DO BRASIL

Aprendendo com a Comjovem

Jovens empresários gaúchos conhecem através de visita técnica a fábrica da Guerra

Por Graciele Santos

As ações da Comissão de Jovens Empresários Executivos (Comjovem) Uruguaiana despertam a atenção de jovens empresários do setor de transportes.

No segundo encontro, o grupo contou com a participação especial do contador Alessandro Urquiza Pavanato, especialista em finanças empresariais, que explicou tecnicamente alguns temas referente à área contábil e administrativa das empresas.

Em viagem realizada no mês de abril, a Comjovem Uruguaiana juntamente com a Comjovem Porto Alegre realizou uma visita técnica na fábrica da Guerra Implementos Rodoviários, em Caxias do Sul, RS.

O grupo de vinte e oito jovens foi recebido pela equipe comercial e de marketing da Guerra. O Gerente Comercial, Gilmar Maciel Marinho realizou uma mini palestra apresentando a história e curiosidades sobre a empresa. Hoje a Guerra está em segundo lugar no ranking de vendas em sua categoria com 15% do mercado.

Em 2010, a empresa completou 40 anos, e, em 2011, confeccionará o chassi de número 100 mil de sua história. Gilmar explicou que o ideal da Guerra é agregar valor para todos que se envolvem na cadeia de transporte. “Antecipamos oportunidades para buscarmos soluções”, destacou.

O grupo conferiu as instalações da fábrica 1 e 2. Com a mais alta tecnologia foi apreciada a transformação de um caminhão desde sua montagem até sua pintura final.

Participaram da visita jovens das cidades de: Uruguaiana, Porto Alegre, Novo Hamburgo, Canoas, Farroupilha e Caxias do Sul.

20 anos de Mercosul

A maioridade se atinge na faixa dos 20 anos, esperamos que o Mercosul não necessite chegar aos 30 para alcançar a maturidade.

Por Graciele Santos

Há 20 anos, o Mercosul tornou-se um bloco econômico respeitado em todo o mundo. Duas décadas que mudaram a forma de como os países pertencentes, Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai se comunicam e se integram nas fronteiras.

Quando falamos de integração, nem sempre são lembrados os benefícios adquiridos nessas duas décadas, e sim embargos e barreiras de uma assimetria entre nações suficientemente capazes de desafios e projeções futuras.

O Mercado Comum do Sul (Mercosul), criado em 1991, não lida apenas com assuntos de fronteira ou de transporte, e sim com uma série de particularidades de real importância para os cidadãos dos países membros. Estão entre os benefícios do acordo a livre circulação de pessoas, controle integrado das fronteiras, documento de identidade unificado, direitos previdenciários e trabalhistas iguais, intercâmbio entre universidades, placas de automóveis iguais e eleições diretas para o legislativo regional.

Para a Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), cabe correr atrás do lhe é de interesse, ou seja, a agilização e facilitação nas fronteiras, sanando gargalos e vencendo barreiras.

Desde sua criação, o bloco obteve progressos, mas ainda há muito a se fazer. Existem outros blocos econômicos, muito bem administrados que serviriam de espelho para o Mercosul. Destaquemos a Europa.

A União Européia possui 27 países membros em seu bloco e quase 50 anos de existência. É um mercado livre de pessoas, bens e capitais de dar inveja, não inexistam problemas, mas hoje se destaca por suas livres fronteiras.

Um dos países membros da EU é Portugal, que possui cerca de 11 milhões de habitantes, 60 mil caminhões no transporte profissional, sendo 20 mil somente no transporte internacional. São cerca de 80 mil pessoas ligadas direta e indiretamente ao setor.

Segundo o presidente da Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias (ANTRAM), Antonio Mousinho, o Mercosul é muito importante para o desenvolvimento da América Latina, pois possui uma possibilidade rápida de crescimento.

Mousinho expõe que a União Européia possui uma moeda única mas que ainda não foi aderida por todos os países, porém tornou-se uma facilidade para o comércio entre os membros.

Ainda, segundo ele, existem em Portugal escolas de formação de motoristas específicas para o ensino de direção de caminhões. "Além da carta de motorista, o profissional precisa obter o certificado de aptidão de motorista", comenta Mousinho. Esta carta refere-se a 300 horas de formação teórica e a cada 3 anos é necessária uma atualização de 35 horas. "Isso faz com que o profissional do volante de cargas, seja reconhecido", resume ele.

Em Portugal, também existem parques de descanso com restaurantes e infraestrutura para a parada. O tempo de direção é medido através do tacógrafo e o roubo de cargas não é a principal preocupação do governo.

O país possui hoje um volume de negócios de 4 bilhões nas atividades de transporte e está sujeito às normas do bloco da União Européia.

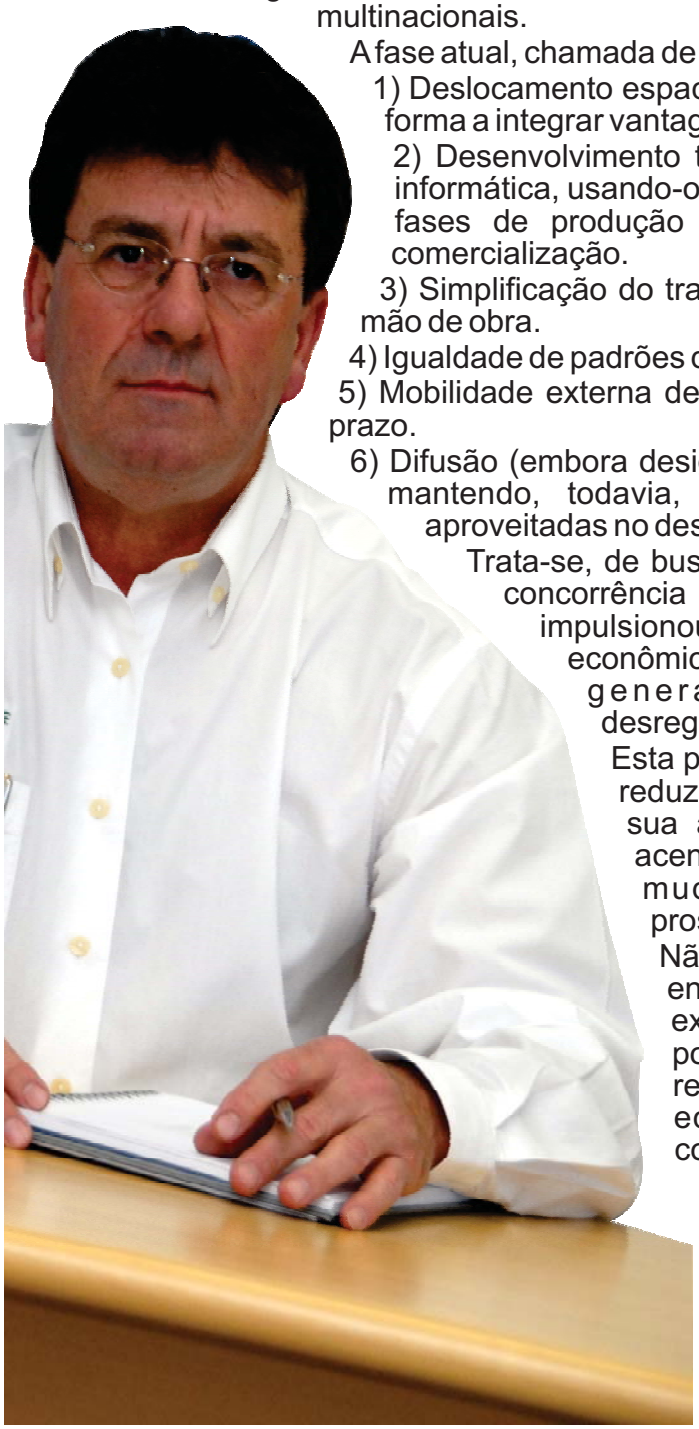
Segundo especialistas, o Mercosul ainda tem uma longa estrada pela frente e muitas conquistas para adquirir.

De acordo com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, a corrente de comércio entre as nações que integram o bloco aumentou em mais de sete vezes desde 1991. No ano passado, foram movimentados US$ 380 bilhões, com superávit de US$ 20,2 bilhões a favor do Brasil.

A Globalização da Economia

A globalização da economia é um dos processo onde, através dele, expande-se o mercado e as fronteiras nacionais parecem mesmo desaparecer nesse movimento de expansão.

Trata-se da continuação da internacionalização do capital, que se iniciou com a extensão do comércio de mercadorias e serviços, passou pela expansão dos empréstimos e financiamentos e, em seguida, generalizou o deslocamento do capital industrial através do desenvolvimento das multinacionais.



A fase atual, chamada de globalização, caracteriza-se por:

1) Deslocamento espacial das diferentes etapas do processo produtivo, de forma a integrar vantagens nacionais diferentes.

2) Desenvolvimento tecnológico acentuado, nas áreas de telemática e informática, usando-o de forma a possibilitar o deslocamento espacial das fases de produção e reduzindo tempo e espaço no processo de comercialização.

3) Simplificação do trabalho, para permitir o deslocamento de espaço da mão de obra.

4) Igualdade de padrões de consumo, para permitir aumento de escala;

5) Mobilidade externa de capitais, buscando rentabilidade máximas e curto prazo.

6) Difusão (embora desigual) dos preços e padrões de gestão e produção, mantendo, todavia, diferenças de condições produtivas que são aproveitadas no deslocamento da produção.

Trata-se, de buscar aumentos cada vez maiores nas condições de concorrência e de ampliar ao máximo o mercado, o que impulsionou no mundo inteiro a prática do liberalismo econômico. Assim se observa, ao lado da abertura comercial generalizada, a difusão dos processos de desregulamentação e de privatização, no mundo todo.

Esta prática, não apenas retirou o Estado de várias áreas, reduzindo seu papel, mas ainda dificultou, sobremaneira, sua atuação, uma vez que a mobilidade de capitais acentuada torna os países extremamente vulneráveis a mudanças nas expectativas, e inviabiliza o prosseguimento de políticas internas.

Não temos dúvida que a força da concorrência amplia e enfraquece a "eficiência" no que se refere, para dar um exemplo, à queda dos preços, o que funcionou positivamente nos programas de estabilização mais recentes, com o brasileiro. Mas a liberalização econômica em escala mundial teve também conseqüências danosas, que sugerem a necessidade de retorno à regulamentação estatal.

Entender as razões para que estes processos tenham se desenvolvido paralelamente à globalização, é o primeiro objetivo desse trabalho. Discutir a necessidade de maior intervenção do Estado, buscando atenuar tais problemas, deve ser um dos objetivos a ser muito bem analisado.

Mercedes-Benz, marca do Grupo Daimler.

GREY

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

Actros. O gigante em tecnologia da Mercedes.

Tudo o que você sempre imaginou em um caminhão no que se refere à tecnologia, você encontra no Actros. E até o que você nunca imaginou também. **Vá conhecer o Actros em um Concessionário Mercedes-Benz, no site www.actros.com.br ou ligue 0800 7 A C T R O S. 2 2 8 7 6 7**

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

Respeite a sinalização de trânsito.

Mercedes-Benz
A marca que todo mundo confia.

Segurança Rodoviária em questão

Empresários debatem a segurança nas estradas para o transporte de cargas

Por Graciele Santos

Cerca de 800 empresários do transporte e autoridades da América e da Europa, estiveram reunidos na Semana Internacional do Transporte, que aconteceu na capital Argentina, Buenos Aires entre os dias 5 a 8 de abril.

A semana teve início com a Conferência Internacional de Segurança Rodoviária do Transporte de Cargas. No discurso de abertura e boas vindas, o presidente da Federação de Entidades Empresariais do Transporte de Cargas da Argentina (Fadeeac), Luis Morales, destacou que a Argentina hoje é modelo e exemplo de capacitação de motoristas no mundo, juntamente com mais quatro países europeus.

Revelou ainda que a Fadeeac estará inaugurando em agosto, um moderno centro de capacitação de motoristas. "Treinaremos os motoristas para que trafeguem em pequenas, médias e longas distâncias e também implementaremos cursos especializados de cargas perigosas", disse ele. Segundo Morales, a idéia principal é melhorar o nível profissional dos motoristas.

O tema da Conferência foi: "Como melhorar a segurança rodoviária de maneira efetiva, modificando o comportamento dos usuários de caminhões". Houve diversos debates sobre o assunto, tendo como foco a Argentina, o Mercosul e a América Latina.

A Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI) esteve representada pelo seu presidente, José Carlos Becker que comparou os assuntos tratados na conferência semelhante ao que a entidade tem buscado. "Segurança rodoviária é uma das bandeiras da ABTI e aqui pudemos verificar que o Mercosul não é importante apenas para os países membros e sim, para todos os outros que fazem do grupo o seu foco econômico. É importantíssimo que tenhamos a consciência de que a estrada é o principal meio de levar crescimento e não de perder vidas", ressaltou Becker.

Assembléia da CIT reúne 14 países

Exemplo europeu de fronteiras é almejado por países da América

Por Graciele Santos

No segundo e terceiro dias de evento, ocorreu a XVª Assembléia Geral da Câmara Interamericana de Transportes (CIT). A CIT reuniu, no encontro, associados e convidados de 14 países americanos.

A mesa o transportador gaúcho e secretário geral da CIT, Paulo Vicente Caleffi juntamente com o presidente da Federação de Entidades Empresariais do Transporte de Cargas (Fadeeac), Luis Morales, com o Diretor Regional da América do Norte, Central e Caribe, Leopoldo Almanza e com o Subsecretario da CIT, Martin Sanches.

Os principais assuntos tratados foram: a discussão sobre a possível livre circulação nas fronteiras americanas, baseando-se no exemplo europeu; as tendências de mobilidade urbana no mundo em relação a todos os modais de transporte e, também, a integração regional das malhas ferroviárias para o transporte de cargas.

Argentina, Brasil, Equador, El Salvador, Chile, Guatemala, México, Panamá, Paraguai, Peru, República Dominicana, Uruguai e Venezuela foram os países, que participaram da Assembléia. Na condição de convidados representantes dos Estados Unidos também assistiram à sessão.

As pautas sobre a mobilidade urbana e o papel do transporte e da defesa civil em casos de catástrofes naturais, foram os destaques nos documentos de apoio elaborados aos países participantes.

A CIT tem a finalidade, de através dos modais de transporte de pessoas e de bens, integrar os países do continente americano, proporcionando o bem estar

IRU estabelece projetos

Trabalhos técnicos ajudarão a traçar melhorias para o transporte

Por Graciele Santos

No último dia a União Internacional de Transporte Rodoviário (IRU), finalizou sua Assembléia Geral tratando de assuntos econômicos e a evolução nos seus projetos prioritários.

As decisões tratadas são de comum acordo entre as nações. Só participam da Assembléia membros da IRU e o evento ocorre a cada seis meses.

Ficou estabelecido realizar um trabalho específico e minucioso da imagem do setor de Transporte a nível mundial. Também de ser realizado um trabalho pontual no item de agilização na liberação das fronteiras bem como maior segurança no trânsito. Finalizando, designou-se uma forte ação na área da poluição emitida pelos caminhões, a fim de minimizar este agravante.

A agilização nas fronteiras é um ponto crucial que destaca vários trabalhos que a ABTI também desenvolve a nível de entidade. “Percebi que os problemas nas fronteiras, não é prioridade somente do Mercosul, mas também para os outros blocos econômicos. Se visamos ao crescimento, precisamos visar ao aperfeiçoamento de nossas técnicas e hoje as técnicas usadas nas fronteiras já não suprem mais nossas demandas”, comentou o presidente da ABTI, José Carlos Becker que esteve presente na Assembléia, juntamente com o vice, Francisco Cardoso.

Cristina Kirchner participa do encerramento do evento

"O setor do transporte é que move o mundo" (Cristina Kirchner)

Por Graciele Santos

No encerramento da Semana Internacional de Transportes, entre várias atrações a presença da presidenta da Argentina, Cristina Kirchner, foi a grande espera da noite.

Em jantar realizado para cerca de 2500 pessoas, o presidente da Federação de Entidades Empresariais do Transporte de Cargas (Fadeeac), Luis Morales agradeceu a União Internacional de Transporte Rodoviário (IRU), pela confiança depositada na entidade, juntamente com a Câmara Interamericana de Transportes (CIT), que juntas realizaram um encontro que reuniu representantes do transporte de mais de 74 países.

Segundo a presidenta Cristina Kirchner, a atividade do transporte tornou-se um termômetro para a economia dos países. "Quando há crescimento de outros setores, é quando cresce também o setor de transporte, pois é ele que move o mundo, transportando pessoas e produtos", disse ela.

José Carlos Becker, presidente da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI) e o vice, Francisco Cardoso, estiveram presentes no evento. "Morales expôs em seu discurso, anseios de uma nação, mas que retratam os anseios do transporte rodoviário em todo o mundo. A busca do crescimento sempre será uma luta incansável para nós. A presença da presidenta Cristina, nesta noite, consolida a importante participação do governo nesta luta", comentou Becker.

Participaram também da mesa de autoridades o presidente da IRU, Janusz Lacny, a governadora da Terra do Fogo, Fabiana Rios, o ministro de Planejamento Federal, Julio De Vido, o ministro de Turismo, Enrique Meyer, o secretário Geral da Presidência, Oscar Parrilli e o secretário Geral da CGT, Hugo Moyano.

Infraestrutura também é prioridade para Argentina

Duplicação de rodovias já ocorre no país vizinho, conforme acordo do Mercosul.

Por Graciele Santos

Durante o jantar de encerramento, várias oportunidades de contatos com autoridades do transporte do mundo inteiro ocorreram, o que veio a ser de grande valia para a Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI).

No evento, o presidente da entidade, José Carlos Becker, em conversa com o secretário de Transportes da Argentina, Juan Pablo Schiavi relatou assuntos de interesse comum entre os dois países.

Becker expôs o tema referente à duplicação do trecho rodoviário entre a capital Buenos Aires e a cidade vizinha de Uruguaiana, Paso de Los Libres, que se encontra em bom andamento, enfatizando a importância no pacto do Mercosul.

O presidente da ABTI, também salientou o trecho entre Porto Alegre e Uruguaiana, que também é citado no acordo do bloco e é de responsabilidade do governo brasileiro. "Esse trecho não duplicado, hoje é uma decepção! Não há menções de obras no local, e a demora é pagã", mencionou Becker referindo-se ao trecho entre Pantano Grande e Porto Alegre, que possui 100 km e, uma média de percurso de três horas, devido ao fluxo de veículos e pedestres.

Na opinião da ABTI, a duplicação total entre São Paulo e Buenos Aires deveria ser a meta deste ano para o Governo Federal. "Essa obra daria um melhor desempenho às empresas em termos de trafegabilidade e também uma melhor integração em termos de infraestrutura", relatou Becker ao Secretário argentino.

Schiavi foi claro quando se fez solidário na integração entre as duas nações. "Temos que buscar a integração total entre Brasil e a Argentina e os projetos de infraestrutura serão fundamentais para este processo".

Na conversa também foram citados os projetos do Sub Grupo de Trabalho nº 5 Transportes do Mercosul (SGT-5), que está procurando avanços nos processos de integração do bloco. E também a importante finalização das obras da COTECAR em Paso de Los Libres, que possibilitará a agilização nos processos aduaneiros.

Schiavi propôs a Becker uma reunião entre a ABTI e a Fadeeac, ainda no mês de maio, para discutirem os temas pertinentes.

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

TALENT

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

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

Ipiranga
Lubrificantes

Tecnologia sem limites.

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

Jaguarão em crescimento

Segunda ponte sobre o Rio Jaguarão é a nova promessa para o município.

Por Graciele Santos

Jaguarão possui aproximadamente 30.000 habitantes, está localizada a 150 km da cidade de Pelotas e faz fronteira com a cidade uruguaia de Rio Branco.

As cidades são separadas pelo Rio Jaguarão e a comunicação entre elas ocorre através da Ponte Internacional Mauá, inaugurada em 1930, é uma das maiores obras da fronteira.

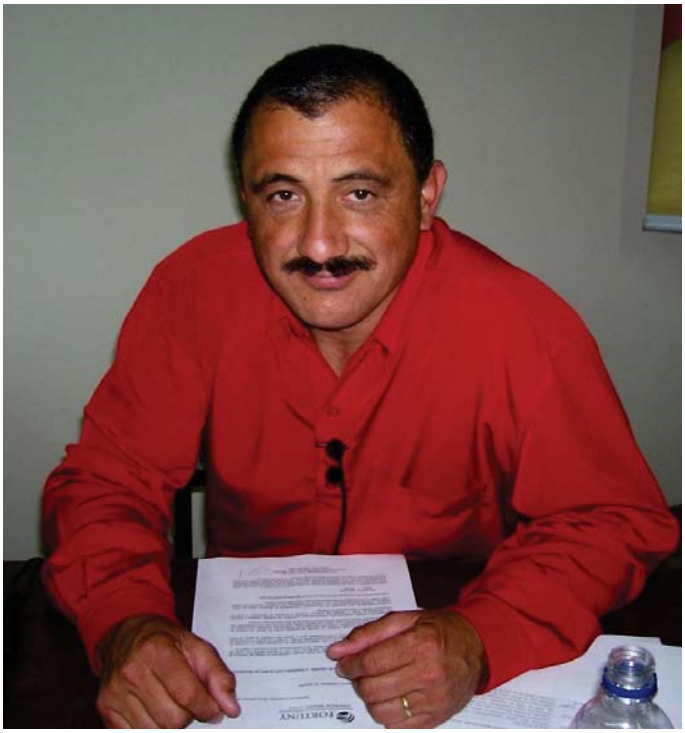
A economia do município está baseada na pecuária e agricultura. Mesmo assim solicitamos ao prefeito municipal, Sr. Cláudio Martins, que contasse como está o Transporte Internacional quanto ao seu crescimento em Jaguarão.

Cenário: Quais são as expectativas do governo municipal para com o Comércio Exterior, visando que o município possui um bom fluxo de caminhões nesta fronteira com o Uruguai?

Prefeito: As expectativas são muito grandes, tendo em vista que o governo federal irá construir a segunda ponte sobre o Rio Jaguarão, ligando o Brasil (Jaguarão) e o Uruguai (Rio Branco), o que deverá deslocar a maior parte do fluxo de caminhões que entram na BR116 para Montevidéu, já que a distância por nosso município diminui consideravelmente.

Cenário: De que maneira o município considera o Transporte Internacional como base da economia local?

Prefeito: O Transporte Internacional por Jaguarão teve altos e baixos, mas sempre foi importante, e com essa obra deverá ser incrementado



sensivelmente.

Cenário: Existe algum tipo de incentivo às empresas que buscam essa atividade no município?

Prefeito: Temos legislação criada em nosso governo com incentivos em geral relacionados a impostos e disponibilização de área e estamos buscando empresas do setor que queiram se instalar em Jaguarão.

Cenário: De toda a economia local, em percentagem, o que se refere ao Comércio Exterior? (isto inclui empresas de transporte e despachantes).

Prefeito: Em torno de 5%.

Cenário: Como é a relação de comércio com o Uruguai?

Prefeito: As relações de comércio em qualquer

com o Transporte.

cidade de fronteira sempre são muito boas e aqui (Jaguarão-Rio Branco) são historicamente intensas e tranquilas.
Na última década com os free-shops em Rio Branco, tivemos um incremento no fluxo de turistas a Jaguarão, que totaliza de 7 a 8 mil pessoas por semana.

Cenário: Como um setor relevante para o país, qual a importância dele, para o município?
Prefeito: O setor é importante em qualquer cidade. Diria que o município está em um processo de retomada de seu crescimento e redescobrindo o setor.

Cenário: Como é o trânsito de caminhões no município?

Prefeito: É significativo e deverá aumentar, considerando o que já afirmamos.

Cenário: Existe planejamento estratégico para o crescimento local do setor?
Prefeito: Não, ainda não existe.

Cenário: Algo que acredite ser importante destacar e que não foi citado a cima?
Prefeito: Jaguarão acaba de ser tombado como Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e os empreendimentos que geram o desenvolvimento sustentável terão prioridade, sendo esta uma das razões que nos motiva a apostar no setor do transporte, pois, além disso, somos uma cidade estratégica na fronteira

Desenvolvendo os

Sest Senat alcança a marca de 7 milhões de atendimentos.

Por Livia Cerezolli / CNT

Cumprindo a sua missão de desenvolver e disseminar a cultura do transporte, promovendo a melhoria da qualidade de vida e do desempenho profissional do trabalhador, o Sest Senat alcançou em 2010 a marca de 7 milhões de atendimentos anuais em todas as suas áreas de atuação.

Nas 137 unidades localizadas nas cinco regiões do país, 6 milhões de pessoas foram atendidas nos programas voltados para a promoção social que envolvem as áreas de saúde, esporte, lazer e cultura. Os cursos de qualificação e capacitação tiveram a participação de mais de 1 milhão de profissionais do setor de transporte.

"Os números de 2010 consolidam a atuação do Sest Senat como uma instituição consciente de sua responsabilidade pela eficiência e eficácia dos serviços de transporte a serem prestados à sociedade", afirma o presidente da CNT e do Sest Senat, senador Clésio Andrade (PR-MG).

Desde a sua criação, em 1993, foram realizados, aproximadamente, 100 milhões de atendimentos.

Na área da educação profissional, foram capacitados 396.567 alunos nos cursos presenciais e registradas 54.727 matrículas no programa de Educação a Distância durante todo o ano de 2010.

Valores Humanos

Os mais de 200 cursos oferecidos pelo Sest Senat atendem às necessidades do mercado, que exige cada vez mais profissionais qualificados para atuarem nas diversas funções envolvidas na atividade transportadora tanto de cargas como de passageiros.

"O Sest Senat acredita que a educação profissional prepara os indivíduos para enfrentar as consequências das mudanças tecnológicas e organizacionais, assim como o processo de flexibilização verificado no mundo do trabalho", afirma Clésio Andrade.

Na área da promoção social, o Sest Senat teve em 2010 um crescimento acima do registrado no ano anterior. Foram atendidas 700 mil pessoas a mais do que em 2009. Se comparado ao ano de 2005, a participação nas atividades nas áreas de saúde, esporte, lazer e cultura aumentou mais de 50%.

Créditos Sest Senat / Divulgação

Foram 275.743 atendimentos na área médica, 806.283 na área odontológica, 830.844 pessoas assistidas na educação para a saúde e 4.130.247 pessoas nas grandes ações de esporte, lazer e cultura.

Entre os atendimentos médicos realizados em 2010, as especialidades que mais se destacaram foram clínica geral, com 32% de participação, seguida da oftalmologia, com 25%. As especialidades de fisioterapia e psicologia, que iniciaram suas atividades em 2010, também apresentaram números significativos, com 20.708 e 6.047 consultas realizadas, respectivamente.

Na área de educação para a saúde, o número de pessoas atendidas no ano passado também foi superior ao de 2009. Mais de 1,9 milhão de atendimentos foram realizados durante as ações individuais, campanhas, palestras e seminários sobre diversos temas.

Para o Sest Senat, as atividades físicas e culturais também são importantes componentes para o desenvolvimento de valores humanos. Por isso, as unidades mantêm em suas estruturas locais apropriados para a prática de esportes e o desenvolvimento de ações de lazer e cultura, como campos de futebol, quadras poliesportivas, parques aquáticos, ginásio de esportes, parques infantis, salão de jogos e churrasqueiras.

No ano passado, mais de 4 milhões de pessoas, incluindo os trabalhadores em transportes, seus dependentes e a comunidade em geral, usufruíram dessas dependências.

Pauta jurídica da Argentina

As contingências de empresas no transporte internacional terrestre perante exigência do pagamento de impostos por AFIP-DGA.

Por Dr. Sebastian Orsetti

No campo da consultoria jurídica para as empresas de transporte internacional terrestre, com base na assistência profissional que fornecemos no estudo, seja tanto no Direito Público (Dirección General de Aduanas –DGA-, Comisión Nacional de Regulación del Transporte –CNRT-, Dirección de Vialidad Nacional –DNV-, etc..), como no Direito Privado (seguro, frete, etc.), uma das questões mais preocupantes para os operadores de comércio exterior, em especial, empresas de transporte e seus ATA, são os cargos aduaneiros formulados pela DGA tornando-os responsáveis pelos impostos sobre os bens roubados em trânsito aduaneiro.

Cabe lembrar que nos países membros do Mercosul, aos que aderiram-se os países Bolívia, Chile e Peru, rege o acordo de transporte internacional terrestre (ATIT), assinado em 1990.

Na República Argentina, foi internalizado pela Resolución de la Subsecretaría de Transportes de la Nación N° 263/90 e no que se refere a "aspectos aduaneiros" pela Resolución de la Administración Nacional de Aduanas Nº 2382/91. Estas resoluções sofreram complementações e/ou modificações.

Esta normativa contida neste marco jurídico dispõe um regime legal pelo qual, as mercadorias em trânsito internacional são transportadas de um recinto alfandegário a outro em uma única operação, no percurso pode-se cruzar por uma ou mais passos de fronteiras, por empresas de transporte devidamente autorizadas pelas autoridades de cada país signatário do ATIT.

Para este efeito, quando um meio de transporte sai da Aduaneira de Partida, exibe o Manifesto Internacional de Carga / Declaração de Transito Aduaneiro (MIC / DTA), dito instrumento ampara os meios de transporte perante o Serviço Aduaneiro, que controla que o veículo encontra-se devidamente habilitado de acordo com a regulamentação em vigor, para logo lacrar a unidade.

Uma vez que os meios de transporte iniciam viagem e chegam a Alfândega Entrada o de Saída (no caso das importações ou exportações respectivamente), o serviço aduaneiro atuante, unicamente verificará, fisicamente, se o precinto oportunamente colocado encontre-se em condições, podendo só intervir no caso que tenha sido mal colocado ou que sofrera alguma deterioração que o impediu de cumprir seu papel.

Também o agente de transporte, registra a declaração de trânsito aduaneiro no sistema de Maria, usando o Manifesto Internacional de Cargas / Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA), sendo concedido um prazo, para chegar à Aduana de Destino.

O acordo acima mencionado, no que refere-se a aspectos fiscais, estabelece que as mercadorias transportadas em trânsito aduaneiro internacional gozam de suspensão do pagamento de gravames na importação ou exportação (eventualmente exigíveis), tendo suspensão de pagamento, as transportadoras internacionais de carga por via terrestre, são dispensados da apresentação formal de garantias para cobrir os encargos eventualmente aplicáveis às mercadorias sob o regime de trânsito aduaneiro internacional e pelos veículos sob o regime de admissão temporária.

No entanto, tal dispensa é a que gera as contingências referidas acima, no caso em que a mercadoria transportada é roubada, e que gera um sem numero de consultas e defesas subseqüentes perante a DGA e ainda nas diversas instâncias judiciais

superiores.

É de salientar que, na área de responsabilidade que é gerada pela falta de cumprimento do regime de trânsito, o Acordo aplica via remessa, o regime estabelecido pelo Código Aduaneiro, no artigo 296. o e seguintes.

Assim, a DGA entende que as empresas de transporte e seus agentes de transporte aduaneiros, são responsáveis pelo pagamento de impostos, aplicando-lhes o tarifa de extra-zona e os impostos internos aplicáveis na importação.

A base jurídica para tal imputação de responsabilidade pela DGA é o artigo 315 estabelece:

"La mercadería irremediablemente perdida por algún siniestro ocurrido durante su transporte bajo el régimen de tránsito de importación y que hubiere sido comunicado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 308 no está sujeta a los tributos que gravaren su importación para consumo, excepto las tasas devengadas por servicios, siempre que la causal invocada se acreditare debidamente a satisfacción del servicio aduanero".

Citando no seu último parágrafo que:

"La mercadería no se considerará irremediablemente perdida cuando pese a no poder ser recuperada por su propietario pudiere ser empleada por un tercero".

A DGA pressupõe que os bens roubados são "importados para consumo" e direciona sua pretensão fiscal contra o transportador, por assim estabelecer no ATIT, em seu caráter de responsáveis originários do cumprimento do regime de trânsito e contra os Agentes de Transportes que representam a empresa responsável, com base no artigo 310 do Código Aduaneiro.

No entanto, o artigo 13 do capítulo VII, (Garantias sobre mercadorias e veículos), do Anexo I (Aspectos Aduaneiros) [Acordo de Transporte Internacional Terrestre registrado como Acordo de Alcance Parcial no âmbito da Associação Latino-americana de Integração (ALADI)], estabelece que:

"1. Las empresas autorizadas para realizar el transporte internacional terrestre de carga están dispensadas de presentar garantías formales para cubrir los gravámenes eventualmente exigibles por las mercancías bajo el régimen de tránsito aduanero internacional y por los vehículos bajo el régimen de admisión temporal.

2. Los vehículos de las empresas autorizadas, habilitados para realizar transporte internacional de acuerdo al presente Acuerdo, se constituyen de pleno derecho como garantía para responder por los gravámenes y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables que pudieran afectar tanto a las mercancías transportadas como a los vehículos que se admitan temporalmente en los territorios de los países".

Por esta razão, a DGA no inicio de um sumario imputando um Cargo Aduaneiro (reclamo dos tributos por roubo de mercadorias abrangidas sob o regime de MIC/DTA), tem a faculdade de intimar aos infratoresa garantir os impostos reclamados (dado que a dispensa, é para viabilizar transporte internacional de carga terrestre).

No caso onde o responsável não avalize, a Administração tem poderes (com base em para o Art. 13 acima), para suspender a liberação da mercadoria que se encontre em jurisdição aduaneira, em nome ou por conta ou de sua propriedade, pelo monto de impostos devidos com mais os seus interesses nos termos do artigo 794 e ss do Código Aduaneiro.

Deve ter-se presente que o organismo que atua como apelação para as Resoluções emitidas pela DGA, é o Tribunal Fiscal, e ao mesmo tempo, cabe uma nova apelação na Câmara Federal de Contencioso Administrativa.

No entanto, os diversos ditames que foram emitidos na Argentina, tem sido divergentes, já que em alguns casos, condenam ao pagamento de impostos por bens roubados, tanto a empresa de transporte bem como, a seu Agente de Transporte Aduaneiro, e em outros casos, em virtude do roubo, foram eximidos. Não existe até hoje um padrão de critério.

Finalmente, o fato de que existam pronunciamentos díspares, gera incertezas para os operadores de comércio exterior, no que faz a avaliação das possíveis contingências.

Invista em Cadeias de Abastecimento

Estratégia e flexibilidade, requisitos básicos para conquistar clientes

Por Edson Carillo

Organizações com este foco estão redesenhando suas cadeias de abastecimento para responderem a crescente questão na demanda por preços competitivos e soluções ambientalmente responsáveis

Até recentemente, as cadeias de abastecimento eram projetadas para entregar produtos no prazo e com o menor custo possível. Este ainda é o foco para muitas empresas, mas as preocupações dos clientes aumentaram quanto ao consumo de energia e preservação do meio ambiente, incluindo o aquecimento global. Portanto, as ações relacionadas à sustentabilidade vieram para ficar. As organizações com este foco estão redesenhando suas cadeias de abastecimento para responderem à crescente demanda por preços competitivos e soluções ambientalmente responsáveis.

Redesenhar malhas logísticas em redes sustentáveis é mais do que dar o tom verde à cadeia de abastecimento, também está relacionado à redução de custos. Empreendimentos com cadeia de abastecimento "verde" devem ser de baixo custo, já que estes estão associados ao uso de recursos e, quanto menos necessidade, menor o custo.

Muitas empresas estão despreparadas para serem sustentáveis e não imaginam quantos benefícios econômicos e sociais estão envolvidos na preservação ambiental. Acabam por subutilizar suas redes logísticas e desconsideram questões de visibilidade do fluxo de materiais e informações para melhor controlar as operações de suas cadeias de abastecimento e seus impactos ecológicos.

O uso de ferramentas nos projetos de cadeias de abastecimento incrementa os resultados, incluindo: localização de fornecedores, gerenciamento de riscos, melhoria nos níveis de serviços e mudança nos modos de transportes e política de estoques.

Empregar otimização matemática, ou pesquisa operacional, com modelos de cálculo de emissão de carbono para análise dos vários tradeoffs, permite às

Sustentáveis

empresas identificarem redes logísticas eficientes e com baixa emissão de dióxido de carbono.

É possível identificar melhorias imediatas com a modelagem das emissões de carbono integrada aos projetos de supply chain. As aplicações, não puramente baseadas em custos - mas também com viés ambiental, podem influenciar as empresas a médio e longo prazo na determinação do número de instalações (CD's, fábricas, etc.), o dimensionamento e a capacidade para desenvolver serviços enquanto, também, reduz seu footprint de carbono.

Aqueles que utilizam ferramentas para projetar suas cadeias de abastecimento beneficiam-se de um planejamento dinâmico entre decisões de fazer ou comprar, entre outras. Através de modelos, podemos quantificar os custos, níveis de serviço e implicações ambientais para cada um dos cenários estudados e prepará-los para as mudanças.

Analisando o impacto do transporte dos produtos e o meio ambiente, podemos obter grandes economias com transportes mais eficientes que, em termos, significam menores gastos com combustíveis e custos da operação logística.

Estoque Conta

Com o projeto de redes logísticas, empresas podem ganhar com seus planos de distribuição ambientalmente adequados. Uma análise e cálculo dos níveis de estoques contribuem na otimização entre níveis de serviço, investimento em estoques e o carbono associado com diferentes modos de transporte e freqüência de reabastecimento.

A mudança para uma cadeia de abastecimento projetada para redução nos níveis de emissões é mais do que o uso de uma ferramenta. Necessita estratégia, compromisso de longo prazo e flexibilidade para se adaptar às exigências de seus clientes.

Edson Carillo é membro do Conselho de Ética da Aslog – Associação Brasileira de Logística, além de diretor da Global Connexxion do Brasil, Consultoria em Supply Chain Engineering.

Cantu - 40 anos

Falou em hortifruti, lembrou Cantu.

A história da Cantu é o reflexo do empreendedorismo de seu fundador, Udir Cantu pioneiro na comercialização de hortifruti na região Sudoeste do Paraná. Em 1969, o Sr Udir começou a comercializar os alimentos que produzia no quintal de sua casa, na região Sudoeste do Paraná e ficou conhecido como "Barú, o Rei da Verdura".

Em 1984 com a necessidade de uma estrutura maior, foi constituída em Pato Branco, a "Cantu Verduras" oferecendo melhores produtos e serviços.

A consolidação da Cantu Alimentos aconteceu em 1989, quando a empresa instalou-se na cidade de Vitorino, no interior do Paraná. Hoje o Grupo Cantu é um dos maiores importadores e distribuidores de alimentos do Brasil.

A conquista de novos mercados fortaleceu a marca, aumentou a sua clientela e reforçou o profissionalismo e a ética, princípios que acompanham a empresa desde o início.

A Cantu é feita por pessoas, que se preocupam com a qualidade dos alimentos, na mesa, de cada consumidor e com o prazer proporcionado em saboreá–los. A empresa orgulha-se das suas conquistas e vem ampliando sua área de atuação dia após dia. Atualmente, a empresa conta com filiais nas cidades mais importantes do país, tudo para estar cada vez mais próxima de seus clientes e garantir a sua satisfação.

O Grupo Cantu atua na importação, exportação, comercialização de alimentos e no transporte nacional e internacional. Ainda possui uma das granjas mais modernas do Brasil na produção de ovos.

Em 2003 o Grupo inaugurou a comercialização de produtos industrializados e iniciou a importação do vinho Chileno Ventisquero, que é distribuído em todo Brasil com exclusividade pela Cantu. O sucesso com a importação de vinhos foi tanto, que atualmente a empresa importa com exclusividade os vinhos Susana Balbo e espumantes Famiglia Fornari, da Argentina e H. Stagnari, do Uruguai. Isso além dos vinhos europeus Chateau de Porcieux, da França, Quinta de Ventozelo, de Portugal e os vinhos italianos I Giusti e Zanza, da região da Toscana. Agora também com as Champagnes Montaudon , francesas.

de História

Em 1982 o grupo deu início às atividades de transporte que contava com apenas seis caminhões. Atualmente, a Transportadora conta com aproximadamente 85 colaboradores e 60 caminhões, sendo 51 refrigerados e nove exclusivos para carga seca.

A importação de pneus teve início em 2005, para uso exclusivo da transportadora. Já no início de 2006, com a chegada do segundo container, o Grupo iniciou a comercialização de pneus Long March, surge assim a Cantu Pneus, conhecida em todo o país por importar pneus de qualidade e durabilidade. Atualmente, a Cantu Pneus importa os pneus de carga Aelous e Ranger, além do contrato de exclusividade com a Marshal, mundialmente conhecida por sua tecnologia e durabilidade.

A história da empresa confirma sua preocupação com a qualidade dos produtos e serviços fornecidos. Isso só é possível, pelo comprometimento e excelência de todos os fornecedores, prestadores de serviços, clientes e colaboradores, a maior riqueza da Cantu.

LINHA DO TEMPO - CANTU

•1969 – início das atividades

•1982 – Atividades com transportadora

•1984 – Constituição da Cantu Verduras – Pato Branco

•1989 – Consolidação da Cantu Alimentos – Vitorino

•2001 – Primeira granja Cantu

•2003 – Importação de Vinhos

•2006 – Início da Cantu Pneus

MISSÃO

Atender as aspirações dos nossos clientes através da versatilidade e credibilidade, proporcionando qualidade de vida com responsabilidade socioambiental.

VISÃO

Fortalecer nossa identidade, com agilidade e inovação, buscando a excelência.

Certificados de Origem operadores

Parecer técnico sobre as operações triangulares vinculadas a terceiros operadores.

Por Dr. Tadeu Campelo Filho e Dra. Cristiane Garcia

Com o advento do Decreto nº 5.902, de 20 de setembro de 2006, que internalizou a Diretriz nº 06/05, da Comissão de Comércio do Mercosul, que regulamentou a emissão dos Certificados de Origem envolvendo terceiros operadores, vimos por bem tecermos algumas considerações sobre a sistemática aplicável e da utilização de alguns termos conceituais.

Não obstante, cabe-nos distinguirmos e delimitarmos a abrangência do Decreto nº 5.902/06, bem como elucidarmos a aplicação da Diretriz nº 06/05, que tem cunho regulamentar.

Para fins de utilização do procedimento previsto na Diretriz nº 06/05, internalizada pelo Decreto 5.902/06, faz-se necessário que saibamos quando estamos diante de um Terceiro Operador ou não, pois a sistemática aplicável ao Decreto se restringe somente à presença de um Terceiro Operador.

O Terceiro Operador é o interveniente localizado em um terceiro país, utilizado nas operações triangulares, que não pode ser confundido com as operações por conta e ordem de terceiros, que estão localizados no mesmo país do importador e compram mercadorias por encomenda, cujas operações em território nacional estão descritas na IN SRF 634/2006.

O artigo 1º da Diretriz nº 06/05, internalizado pelo Decreto nº 5.902/06, disciplina o preenchimento do Certificado de Origem nessa situação pontual, das operações triangulares que envolvem um Terceiro Operador, elucidando que:

"1) O campo 2 (Importador) do Certificado de Origem deve ser preenchido com o nome do importador do país de destino final da mercadoria.

2) O campo 12 (Valor FOB) deve ser preenchido com o valor correspondente ao da fatura consignada no campo 7 (Fatura Comercial) do certificado.

3) O Certificado de Origem deverá ser emitido a partir da data de emissão da fatura comercial consignada no campo 7 ou durante os 60 (sessenta) dias seguintes."

O Decreto nº 5.902/06 prevê que além da informação "por conta e ordem" constante no campo

envolvendo terceiros

14, seja indicado o número da fatura comercial, que ampara a operação "triangular" com um terceiro operador, como forma de tornar a operação mais clara, entretanto, não é impositiva nesse sentido.

É notório que se trata de uma norma discricionária, o verbo utilizado no caput do artigo 2º é "poderá", tratando-se, portanto, de uma faculdade do exportador, seguir ou não a sistemática prevista neste artigo.

"Art. 2 – O campo 7 (Fatura Comercial) do Certificado de Origem MERCOSUL, nas operações relativas ao Artigo precedente, poderá ser completado em uma das seguintes formas:

a) com o número e a data da fatura comercial emitida pelo exportador do país de origem da mercadoria (primeira fatura).

Nesse caso, deverá constar no campo 14 (Observações) do Certificado, que se trata de uma operação por conta e ordem de um terceiro operador, assim como também o nome, endereço e país deste último. Para o desembaraço da mercadoria no país importador, deverá estar indicado, em forma de declaração jurada, na última fatura, que esta corresponde com o Certificado de Origem que se apresenta, citando o número do mesmo e sua data de emissão, tudo isso, devidamente assinado pelo operador.

b) com o número e a data da fatura comercial emitida pelo terceiro operador ao importador do país de destino final da mercadoria (última fatura)

Nesse caso, deverá constar no campo 14 (Observações) do Certificado de Origem, que se trata de uma operação por conta e ordem do terceiro operador, assim como seu nome, endereço e país. Para fins de controle e a verificação da origem, serão considerados os dados que constam na Declaração do Produtor e na primeira fatura."

Noutra técnica, optando o exportador por indicar no campo 7 a primeira fatura comercial, deverá seguir os requisitos das alíneas do artigo 2º, que são normas impositivas, ou seja, o exportador deverá cumprir e está vinculado as disposições previstas na regra.

Por fim, enfocamos a sistemática disposta no Decreto nº 5.902/06 supracitado, ratificando sua restrição às operações que envolvem um terceiro país, o qual faz parte da negociação comercial.

Assim sendo, não pode a norma ser oposta contra os importadores que fazem operações por encomenda, ou até mesmo uma futura operação de compra e venda no mercado interno, esta última prevista na Instrução Normativa SRF 634/06.

Conclui-se, portanto que, as disposições previstas são aplicáveis somente às operações que envolvem Terceiros Operadores residentes no exterior.

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

A ABTI recebeu homenagem da Câmara Municipal de Vereadores de Uruguaiana, pelos seus 37 anos na atuação como entidade representativa do Transporte Internacional. A entidade foi fundada em 5 de dezembro de 1973, e pela primeira vez, recebeu de lideranças políticas locais um reconhecimento público.

O presidente da ABTI, José Carlos Becker participou da gravação do programa Revista Eletrônica, transmitido pelo canal 20. Um especial sobre o Seminário de Logística e Comércio Exterior (Logicom), que acontecerá dia 24 de maio em Uruguaiana. A ABTI é uma das entidades promotora do evento.

Lançada a operação conjunta entre as polícias de Brasil e Argentina. Criada para combater o contrabando de armas, drogas e pessoas, agindo também no roubo de veículos e de cargas.

A Transpo-sul é um evento consagrado que reúne congresso e feira de negócios com características multimodais. A 13ª edição ocorrerá nos dias 13,14 e 15 de julho no Centro de Evento FIERGS, em Porto Alegre.

5º Logicom acontecerá no Espaço Cultural Rosalina Pandolfo Lisbo, em Uruguaiana no dia 24 de maio. O evento busca desenvolver e fomentar o conhecimento em Legislação, Logística e Comércio Exterior vindo ao encontro das necessidades dos negócios instalados no maior Porto Seco da América do Sul e também em todo segmento inserido no Mercosul.

A Feira Internacional Logística.2010 marcará Jundiaí e a região como um importante polo logístico nacional. O evento ocorrerá entre os dias 14 a 17 de junho, no parque da uva em Jundiaí – SP.

Fluxos de Caminhões

Março / 2011

Transporte Rodoviário Internacional de Cargas nos Principais Pontos de Fronteira.

Pontos de Fronteira	Variação do acumulado ano atual / ano anterior			Variação do mês atual com mês anterior			Variação mesmo mês ano atual / ano anterior			Variação dos últimos 12 meses /12 meses anteriores		
Porto	jan/mar-10	jan/mar-11	Variação	fev-11	mar-11	Variação	mar-10	mar-11	Variação	abr/10-mar/11	abr/09-mar/10	variação
Barra do Quarai - BR / Bella Unión – UY												
Importação	11	95	763,64%	0	91	100,00%	1	91	9000,00%	56	56	0,00%
Exportação	133	16	-87,97%	4	0	-100,00%	11	0	-100,00%	203	217	-6,45%
Total	**144**	**111**	**-22,92%**	**4**	**91**	**2175,00%**	**12**	**91**	**658,33%**	**259**	**273**	**-5,13%**
Chuí – BR / Chuy - UY												
Importação	2.086	2.252	7,96%	751	776	3,33%	792	776	-2,02%	9.380	10.181	-7,87%
Exportação	3.377	3.934	16,49%	1.314	1.406	7,00%	1.331	1.406	5,63%	15.808	14.801	6,80%
Total	**5.463**	**6.186**	**13,23%**	**2.065**	**2.182**	**5,67%**	**2.123**	**2.182**	**2,78%**	**25.188**	**24.982**	**0,82%**
Dionísio Cerqueira – BR / Bernardo de Irigoyen - AR												
Importação	3.586	3.717	3,65%	1.160	1.451	25,09%	1.438	1.451	0,90%	16.128	14.072	14,61%
Exportação	1.360	1.593	17,13%	511	550	7,63%	528	550	4,17%	6.613	5.139	28,68%
Total	**4.946**	**5.310**	**7,36%**	**1.671**	**2.001**	**19,75%**	**1.966**	**2.001**	**1,78%**	**22.741**	**19.211**	**18,37%**
Foz do Iguaçu – BR / AR / PY												
Imp(PIA+PTN)	12.682	14.113	11,28%	4.777	4.967	3,98%	4.861	4.967	2,18%	58.285	51.392	13,41%
Exp(PIA+PTN)	13.371	14.663	9,66%	4.965	4.988	0,46%	5.427	4.988	-8,09%	61.852	51.229	20,74%
Oper Noturna	6.410	3.218	-49,80%	870	447	-48,62%	1.787	447	-74,99%	25.192	42.238	-40,36%
Total	**32.463**	**31.994**	**-1,44%**	**10.612**	**10.402**	**-1,98%**	**12.075**	**10.402**	**-13,86%**	**145.329**	**144.859**	**0,32%**
Guaira – BR / Salto del Guaira - PY												
Importação	1.891	779	-58,80%	247	106	-57,09%	360	106	-70,56%	7.270	12.718	-42,84%
Exportação	1.220	941	-22,87%	427	202	-52,69%	311	202	-35,05%	4.467	4.477	-0,22%
Total	**3.111**	**1.720**	**-44,71%**	**674**	**308**	**-54,30%**	**671**	**308**	**-54,10%**	**11.737**	**17.195**	**-31,74%**
Itaqui – BR / Alvear - AR												
Importação	1.552	1.023	-34,09%	374	181	-51,60%	440	181	-58,86%	5.772	6.157	-6,25%
Exportação	124	119	-4,03%	40	24	-40,00%	28	24	-14,29%	403	388	3,87%
Total	**1.676**	**1.142**	**-31,86%**	**414**	**205**	**-50,48%**	**468**	**205**	**-56,20%**	**6.175**	**6.545**	**-5,65%**
Jaguarão – BR / Rio Branco - UY												
Importação	2.894	2.105	-27,26%	637	711	11,62%	872	711	-18,46%	12.136	11.648	4,19%
Exportação	1.577	1.844	16,93%	613	693	13,05%	608	693	13,98%	7.201	7.484	-3,78%
Total	**4.471**	**3.949**	**-11,68%**	**1.250**	**1.404**	**12,32%**	**1.480**	**1.404**	**-5,14%**	**19.337**	**19.132**	**1,07%**
Porto Xavier – BR / San Javier - AR												
Importação	3.365	1.535	-54,38%	255	1.018	299,22%	2.100	1.018	-51,52%	13.204	10.314	28,02%
Exportação	275	814	196,00%	328	256	-21,95%	153	256	67,32%	2.228	2.093	6,45%
Total	**3.640**	**2.349**	**-35,47%**	**583**	**1.274**	**118,52%**	**2.253**	**1.274**	**-43,45%**	**15.432**	**12.407**	**24,38%**
Quarai - BR / Artigas - UY												
Importação	517	389	-24,76%	152	73	-51,97%	80	73	-8,75%	2.359	2.327	1,38%
Exportação	42	39	-7,14%	12	10	-16,67%	16	10	-37,50%	162	150	8,00%
Total	**559**	**428**	**-23,43%**	**164**	**83**	**-49,39%**	**96**	**83**	**-13,54%**	**2.521**	**2.477**	**1,78%**
S. Livramento – BR / Rivera - UY												
Importação	2.088	1.761	-15,66%	571	497	-12,96%	755	497	-34,17%	8.210	7.876	4,24%
Exportação	1.550	1.821	17,48%	595	653	9,75%	608	653	7,40%	6.944	7.499	-7,40%
Total	**3.638**	**3.582**	**-1,54%**	**1.166**	**1.150**	**-1,37%**	**1.363**	**1.150**	**-15,63%**	**15.154**	**15.375**	**-1,44%**
S. Borja – BR / Stº Tomé - AR												
Importação	8.988	9.676	7,65%	2.948	3.723	26,29%	3.824	3.723	-2,64%	40.763	35.627	14,42%
Exportação	9.333	11.502	23,24%	3.419	4.283	25,27%	3.980	4.283	7,61%	50.485	33.693	49,84%
Total	**18.321**	**21.178**	**15,59%**	**6.367**	**8.006**	**25,74%**	**7.804**	**8.006**	**2,59%**	**91.248**	**69.320**	**31,63%**
Sta. Helena – BR / Porto Índio - PY												
Importação	1.013	502	-50,44%	23	19	-17,39%	156	19	-87,82%	7.045	0	0,00%
Exportação	602	656	8,97%	140	73	-47,86%	94	73	-22,34%	3.681	0	0,00%
Total	**1.615**	**1.158**	**-28,30%**	**163**	**92**	**-43,56%**	**250**	**92**	**-63,20%**	**10.726**	**0**	**0,00%**
Uruguaiana – BR / Paso de Los Libres – AR												
Importação	14.028	13.238	-5,63%	4.289	4.468	4,17%	5.047	4.468	-11,47%	61.017	56.780	7,46%
Exportação	22.501	23.158	2,92%	7.169	7.850	9,50%	8.537	7.850	-8,05%	101.213	91.682	10,40%
Total	**36.529**	**36.396**	**-0,36%**	**11.458**	**12.318**	**7,51%**	**13.584**	**12.318**	**-9,32%**	**162.230**	**148.462**	**9,27%**

REVISTA Cenário do Transporte

SUA EMPRESA PODE ESTAR NA PRÓXIMA EDIÇÃO

DA REVISTA CENÁRIO DO TRANSPORTE.

ANUNCIE AQUI!

QUEM PARTICIPA, MULTIPLICA SOLUÇÕES!

Fone: (55) 3413-2828

Rua General Bento Martins, 2350 - Uruguaiana - RS

www.abti.org.br

ABTI

Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

Opinião do leitor sobre a Revista Cenário do Transporte.

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

Contamos com a sua colaboração para melhorarmos.

5º LOGICOM

Seminário de Logística e Comércio Exterior

Impresso em papel 100% reciclado

24 DE MAIO/2011

www.logicom-comex.com.br

Uruguaiana-RS

Promoção:

ABTI – Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

CRA/RS

SESCOOP/RS

SDAERGS – Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado do Rio Grande do Sul

Realização:

AURA – Associação Uruguaianense de Administradores

AURA: (55) 55.3411.0093 / Cine Rosalina Pandolfo Lisboa / aura@aura-adm.com.br