



www.abti.org.br



Impresso Especial 9912227992-DR/RS

-···CORREIOS··



MARA substitui REGOPA

Gargalos nas empresas Brasileiras

SISCOMEX









O TREM TRANSPORTA 25% DAS CARGAS DO PAÍS. SUAS CONCESSIONÁRIAS INVESTIRAM R\$ 24 BILHÕES DESDE 1997. CRESCEU 86% NA PRODUÇÃO. SALTOU DE 253 MILHÕES PARA 471 MILHÕES DE TONELADAS. AUMENTOU OS EMPREGOS EM 131%. EXPANDIU A FROTA EM 128%. REDUZIU OS ACIDENTES EM QUASE 80%. APLICOU TECNOLOGIA PARA GARANTIR MAIS EFICIÊNCIA ENERGÉTICA E MENOS EMISSÕES. RECOLHEU AOS COFRES PÚBLICOS MAIS DE R\$ 13 BILHÕES EM IMPOSTOS E ARRENDAMENTOS, BENEFICIANDO OS USUÁRIOS E A SOCIEDADE. SÃO NÚMEROS COMO ESSES QUE FAZEM O TREM DE CARGA SER O TRANSPORTE QUE ESTÁ PUXANDO O PAÍS PARA FRENTE.

O BRASIL VAI BEM DE TREM

CRESCIMENTO. É PARA LÁ QUE O TREM ESTÁ LEVANDO O BRASIL.



















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

Prof^a 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)

Palavra do Presidente



José Carlos Becker

Presidente da ABTI

O cenário atual continua apresentando desafios para os transportadores internacionais, mas isso não é algo que virá se resolver rapidamente.

Tivemos algumas melhoras no movimento de fretes internacionais, é verdade, especialmente no que se refere à Argentina. No entanto, deparamo-nos sempre com os mesmos entraves, que de uma forma ou outra acabam prejudicando nossos caminhões, que ficam parados nas fronteiras.

A ABTI tem feito um trabalho operacional em todas as fronteiras tanto na Argentina, como Uruguai e o



Paraguai. Encontramos, muitas vezes, falta de vontade das pessoas em solucionar os problemas, o que vem na contramão do que o governo federal expõe aos quatro ventos. Temos realizado reuniões com os órgãos governamentais que dizem buscar a agilização das fronteiras, porém quando efetivamente visitamos os locais de atendimento das fronteiras, confrontamonos com os problemas cotidianos: falta de equipamentos, falta de pessoal, procedimentos que não condizem com a realidade do porto e, às vezes, até mesmo pouca intenção de melhorar os processos.

Alertamos nossos transportadores para que busquem sempre, através de contato com a entidade, ou com a nossa equipe, estarem atualizados nos assuntos, como o Estatuto do Motorista.

Esse é um dos projetos que a ABTI vem trabalhando juntamente com o acompanhamento de outros, que são de fundamental importância para o setor, como as multas na Argentina, a nova CO.TE.CAR e também, as mudanças no A.T.I.T. Daí a fundamental importância do transportador conhecer esses assuntos.

As mudanças para o mercado do transporte internacional não param. A ABTI esteve na Semana Mundial de Transportes em Buenos Aires. Verificamos que os problemas no setor, são de nível mundial, para isso a preocupação de reforçar a imagem do setor perante os olhos do mundo.

Transportamos as riquezas e o consumo às populações e destacamos sempre a devida colaboração e atenção especial de nossos governantes. A ABTI tem trabalhado para melhorar essa imagem e elevar o setor ao seu devido nível de importância às nações. Tenhamos a certeza de que avançaremos cada vez mais.

Sumário





O6 Incentivador para jovens empresários

A comjovem vem se mostrando uma grande ferramenta para os novos jovens empresários

MARA substitui REGOPA

Receita Federal lança o novo Manual de Rotinas Aduaneiras de Uruguaiana.



18 Fronteiras Unidas

Tentativa de resolução das problemáticas da fronteira.

20 e Gargalos nas empresas Brasileiras

Redução de Custos na cadeia logística foi tema do 11º Iberoamericano de Transporte Rodoviário

28 e A importância das ferrovias para o país

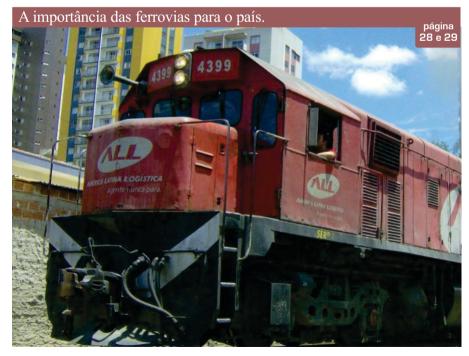
Deverão existir investimentos para acompanhar a demanda.

30 e Não deixe de auditar seu operador logístico

Foco na melhora do serviço pode ser a solução.

34 Siscomex

A Insegurança Jurídica dos Intervenientes do Comércio Exterior decorrente das Barreiras Não-Tarifárias impostas pelo Governo Federal.





Axor Premium. Agora muito mais completo.

Tudo o que você espera de um caminhão, o Axor Premium tem de série. Câmbio ComfortShift, freios ABS, um novo painel de instrumentos, trio elétrico, ar-condicionado e muitos outros itens exclusivos. Um caminhão feito com a mais alta tecnologia para você ter todo o conforto e a segurança que precisa para rodar por muitos e muitos quilômetros. Pode confiar, porque por trás do Axor Premium está uma grande marca.



Ar-condicionado Câmbio ComfortShift

Novo Painel



Comjovem



Incentivadora para os jovens empresários

A Comjovem vem se mostrando uma grande ferramenta para os novos jovens empresários

Por Graciele Santo

Realizada a primeira COMJOVEM Convida em Uruguaiana (RS). O evento ocorreu no mês de junho na sede do Sest Senat.

As palestras destacaram o Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) e suas responsabilidades sociais, ambientais e profissionais tendo como conferencistas o Dr. Marco Gallão, advogado ambiental; Glauco Rafael Juliato, consultor comercial da Man Latin America; Roberto Fernandes Santarcangelo, gerente de vendas da Mobil; Eduardo Boukai, engenheiro da Petrobrás; Luis Arthur Bogiano, gestor de estratégia para distribuição e logística da Totvs e Dimas Barbosa Araújo, diretor executivo de comunicação social e novos projetos da NTC&Logística.

A abertura do evento foi realizada pelo coordenador da Comjovem Uruguaiana e Presidente da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), José Carlos Becker.

Ele destacou que o projeto tem por objetivo integrar os jovens empresários e disseminar neles a perspectiva do mercado de trabalho no setor do TRC e do TRIC. "Existe, no mundo dos jovens, a necessidade de agregar conhecimento e, através da Comjovem, podemos trocar idéias e inseri-las no mercado, havendo aí um rejuvenescimento do setor", disse Becker.

Esteve presente no evento o coordenador da Comjovem Nacional, Baldomero Taques Neto. "Hoje estamos conseguindo mobilizar em todo o país cerca de 630 jovens com esse projeto", comentou o coordenador referindo-se à forma de integração que

tem a Comjovem no país, avançando de forma maçante e buscando melhorar a informação profissional para os novos empresários.

No intervalo do evento, o presidente da ABTI levou os palestrantes e demais convidados até o Porto Seco de Uruguaiana, onde foram recepcionados pelos representantes da concessionária EadiSul, Jorge Silva e Rita Bonilha. Os convidados realizaram uma visita técnica e ficaram surpresos com a mobilização e organização existente no local.

Os convidados também tiveram a oportunidade de conhecer a sede da ABTI no centro da cidade.

No encerramento do 1º Comjovem Convida, foi oferecido aos palestrantes e ao público um belo coquetel com música ao vivo.



Comjovem



Conhecimento técnico

Fábricas brasileiras de caminhões estão aderindo e incentivando a Comjovem

Por Graciele Santos

Dois representantes da Comissão de Jovens Empresários Executivos (Comjovem) de Uruguaiana realizaram uma visita técnica na fábrica de caminhões da Scania em São Bernardo do Campo (SP).

Marcelo Bortolazzo e Wendel Silveira tiveram a oportunidade de juntamente com mais 20 jovens serem recebidos nas dependências da fábrica da Scania pelo diretor geral Roberto Leoncini e pelo gerente de vendas Victor Carvalho.

Após uma breve apresentação do grupo de jovens à equipe Scania, eles passearam pelos vários setores e conheceram a fábrica de motores, de chassis, de câmbio, cabinas, além da linha de montagem e funilaria.

Na opinião do jovem Marcelo Bortolazzo que, há muito tempo queria conhecer a fábrica, foi uma experiência indescritível. "Realizei um sonho. Para quem trabalha com caminhões, é sempre uma emoção conhecer uma fábrica desse potencial. A receptividade que tivemos da equipe da Scania foi nota dez. E temos em mente que é, através da Comjovem, que estas oportunidades surgiram", destacou ele.

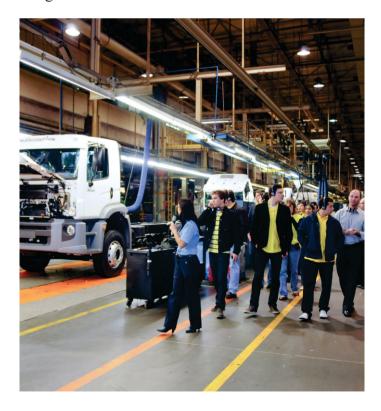
O caminhão Scania R470 foi o modelo usado no "test drive" realizado com os participantes. Primeiramente engatado em um container com 25 toneladas e depois somente com o cavalinho trucado.

Também foi apresentado ao grupo o lançamento Scania P270. Os caminhões Scania Série P oferecem uma variedade de configurações leves, fáceis de manobrar e com baixo consumo de combustível. Veículo confortável, disponível na versão automática e manual.

Logo após os convidados puderam almoçar juntamente com a diretoria da Scania num espaço privilegiado e reservado para os jovens.

Também em junho, núcleos municipais e do estado da Comjovem estiveram em visita técnica na Fábrica da MAN Latin America, no Rio de Janeiro (RJ). De Uruguaiana, o jovem Eduardo Brugman pode conhecer a linha de montagem da MAN, AKC e também a BMB Mode Center. Ao final da visita, foram disponibilizados três caminhões e um ônibus para "teste drive".

Em setembro, serão recepcionados na fábrica mais vinte jovens empresários da ComJovem Uruguaiana.



JULho/2011 www.abti.org.br



Maior agilidade

Novo acesso de saída do Porto de Uruguaiana começou a funcionar

Por Graciele Santos

Ocorreu, no mês de junho, em Uruguaiana, a inauguração da nova portaria de acesso à saída do Porto Seco. A concessionária responsável pelo complexo, EadiSul, reuniu autoridades, empresários e órgãos intervenientes em cerimônia realizada à frente da obra já finalizada.

O acesso até então existente e utilizado pelos caminhões, habilitava entradas e saídas, contendo apenas uma passagem para cada operação. O novo acesso permitirá a existência de duas entradas e duas saídas. Desta forma os caminhões passarão a contar com uma maior agilidade e fluidez no movimento, evitando desta maneira a possível formação de filas nos arredores da BR 290.

A entrega simbólica da obra foi feita pelo diretor presidente da ELOG, uma das empresas do grupo Columbia e EadiSul, Sr. Luis Augusto Opice. Ele destacou a importância da finalização da obra da nova portaria. "O propósito deste investimento, além de aumentar a infraestrutura e agilizar as operações de entrada e saída, também é a de disponibilizar para os motoristas uma maior segurança nas liberações", disse ele.

Segundo o delegado da Receita Federal, Jorge Hergessel, este investimento era um anseio antigo de todos os usuários do porto, devido a importância que o mesmo possui para todo o restante do país. "Existe a cada ano, uma grande expectativa de crescimento no transcurso deste porto, e a Receita juntamente com todos os usuários, também aposta nisso".

Jorge destacou ainda que, em 2010, cruzaram por



esta fronteira cerca de 160 mil caminhões e que, na arrecadação federal deste ano, 85% referiu-se ao porto.

Participaram ainda desta solenidade o prefeito municipal de Uruguaiana, Sanchotene Felice, o gerente da Eadi Sul, Flavio Evaristo, o presidente da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), José Carlos Becker entre outras autoridades municipais, federais e militares e ainda funcionários do porto e órgãos intervenientes.

O diretor presidente da ELOG, Luis Augusto Opice teve a oportunidade de realizar uma visita na sede da ABTI, juntamente com sua equipe de trabalho, acompanhados do presidente da entidade, José Carlos Becker. Logo participaram de um almoço no Sindicato dos Despachantes do RS (Sdaergs) juntamente com demais convidados.



Palestras incentivadoras

Evento atraiu bom público para conferências técnicas.

Por Graciele Santos

O espaço cultural Rosalina Pandolfo Lisboa, o cinema de Uruguaiana, foi palco para a 5ª edição do Seminário de Logística e Comércio Exterior (LOGICOM). O seminário atraiu um público seleto e interessado nas diversas palestras técnicas apresentadas.

Sistema SINTIA, logística na cadeia ambiental, infraestrutura da malha rodoviária e a economia no comércio exterior, foram os temas tratados pelos gabaritados palestrantes que participaram do encontro.

O evento, segundo o administrador Abel Paré, presidente da Associação Uruguaianense de Administradores (AURA), serve para mobilizar e comprometer o profissional de logística e transporte, a especializar-se e inteirar-se dos novos desafios que o mercado impõe. "Sabemos a importância do setor para o país, por isso, não queremos que Uruguaiana tenha apenas o maior porto seco da América Latina, e sim o melhor porto seco, esse é o objetivo da AURA", disse ele.

A palestra de encerramento com o professor Dado Schneider foi a mais aguardada do dia e lotou o auditório do espaço cultural.

Entre demonstrações e relatos de situações verídicas de sua vida, Dado transferiu ao público presente a obrigação do empresário/vendedor em cativar o seu cliente. "Independente de estarmos vendendo um serviço ou um bem material, precisamos ter consciência de que o cliente não é nosso, e sim, do mercado", comentou o professor referindo-se ao poder de persuasão que devemos ter com nossos clientes na hora de fechar um negócio.



"O LOGICOM é um evento que, a cada ano, destaca-se pelos temas abordados, embora estritamente técnicos, são de extrema importância para os profissionais da área", comentou o presidente da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), José Carlos Becker.

Ainda segundo ele, a ABTI como uma das entidades promotoras do evento, busca ajudar a AURA, na escolha dos melhores temas a serem tratados. "A idéia é proporcionar a troca de experiências, sempre de maneira inovadora."

O 6º LOGICOM já está com a data marcada e será no dia 22 de maio de 2012.

JULho/2011 www.abti.org.br 09



ABTI busca aprimorar o conhecimento de seus associados



Palestras com especialistas proporcionadas pela Associação incentivam empresários

Por Graciele Santos

A Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), realizou ao seus associados, sem custo algum, um palestra sobre o tema "Procedimentos Contábeis no Transporte Rodoviário Internacional de Cargas".

Para apresentar o tema, o contador Alessandro Urquiza Pavanato, especialista em finanças empresarias expôs tópicos contábeis como análise da convenção coletiva vigente; modelo de demonstrativo/cálculos e legislação trabalhista.

A palestra teve por objetivo aprimorar o

conhecimento contábil dos empresários do TRIC, possibilitando-lhes sanar dúvidas e adquirir conhecimentos referentes ao setor contábil da empresa.

Segundo o presidente da entidade, José Carlos Becker, essa iniciativa possibilita que os associados tenham acesso a uma ferramenta de extrema importância para a empresa. "O setor contábil é um dos carros chefes da empresa", comentou ele.

De acordo com Becker, no decorrer do ano, serão oferecidas outras palestras, objetivando o acesso dos associados a informações que contribuam para o desenvolvimento de suas empresas.

A palestra ocorreu no auditório da ABTI. Foi direcionada a contadores, departamento de RH, gerentes e diretores com excelente presença de público.

Vem aí uma empresa com Integração Total.

A Elog, Columbia e EADI SUL estão unindo forças e racionalizando atividades na cadeia logística para multiplicar resultados através de soluções personalizadas, de acordo com o perfil de cada cliente. Bem-vindo ao novo modelo de negócios customizados que está surpreendendo o mercado. Integre-se ao futuro. Fale conosco.





MARA substitui REGOPA

Receita Federal lança o novo Manual de Rotinas Aduaneiras de Uruguaiana

Por Graciele Santos

O Manual de Rotinas Aduaneiras de Uruguaiana (MARA), aprovado pela portaria DRF/URA nº 95, de 29 de abril deste ano, teve seu lançamento realizado no mês de maio na sede do Sindicato dos Despachantes do RS (Sdaergs) em parceria com a Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI).

Profissionais da área de comércio exterior das cidades de São Borja e Uruguaiana estiveram presentes na apresentação realizada pelos auditores fiscais da Receita Federal do Brasil em Uruguaiana, Renato Terrosso e José Alex de Oliveira.

Os auditores falaram sobre as principais mudanças que o novo manual irá trazer ao Porto Seco Rodoviário de Uruguaiana (PSR-UMA), à Área de Controle Integrado, à inspetoria da Barra de Quarai e ao Centro Unificado de Fronteira, em São Borja.

A idéia de atualizar o manual é a de normatizar os procedimentos operacionais aduaneiros para os agentes públicos e para os intervenientes privados, substituindo o Regulamento Operacional de procedimentos Aduaneiros de Uruguaiana (Regopa), criado em 2001.

No site da ABTI, <u>www.abti.org.br</u> você encontrará o Manual para leitura.





Segurança Internacional



Transporte seguro pelo Mercosul é realizado com rastreadores OnixSat

Por assessoria OnixSat

Não é apenas dentro do Brasil que os transportadores brasileiros viabilizam segurança com a utilização de rastreadores em seus caminhões. Muitas dessas empresas, principalmente as que atuam no extremo sul do país, trafegam rotineiramente por países como Argentina, Chile e Uruguai, utilizando soluções de rastreamento com comunicação ativa.

Um exemplo é a Interflet Transporte Internacional, cliente OnixSat que transporta carga de alto valor para esses três países. Destacando-se na movimentação de cobre, molibdênio, borracha sintética, maquinários em geral, amido de milho, polietileno, entre outros tipos de carga, Adir Mariano, Diretor Financeiro da empresa, destaca as dificuldades encontradas pelos motoristas nesses trechos. "Nesta época do ano, com as nevascas no Chile, os motoristas sofrem bastante com as condições climáticas, cruzando as cordilheiras com barreiras de neve de até 3 metros de altura, que as máquinas tiram do asfalto e jogam no

acostamento", afirma.

Outra empresa que também figura nesse cenário é a Centro Logístico Eichenberg & Transeich, de Porto Alegre/RS, que busca minimizar riscos no trânsito pelo Mercosul, a partir de treinamentos direcionados aos motoristas, elaboração de planos de viagem com gerenciamento de risco e pontos de apoio, juntamente com a utilização de rastreadores OnixSat.

"Com os rastreadores, conseguimos obter sucesso nas operações logísticas. Além de proporcionarem segurança à carga, veículo e motorista, os equipamentos possibilitam um leque de alternativas para obter redução de custos em escala, através da Telemetria, por exemplo", destaca Jailson Rosa, Gerente de Frota da Centro Logístico Eichenberg & Transeich.

Para atender a essa demanda do transporte internacional, a OnixSat dispõe de rastreadores como o OnixSmart Híbrido, que dispõem, além da comunicação por GPRS, comunicação satelital, o que permite o monitoramento dos caminhões, mesmo em regiões fora do Brasil.

JULho/2011 www.abti.org.br

proposta do Estatuto

Estatuto do Motorista de Empresários do TRIC estão sendo ouvidos em todo o país para uma melhor elaboração da norte a sul

Por Graciala Santo

Encontro promovido pela Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), com presidentes, diretorias e demais interessados em temas relacionados ao Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC), ocorreu, em maio, na sede do Centro Assistencial e Profissional Integrado dos Trabalhadores em Transporte (CAPIT), em Uruguaiana.

O principal motivo do encontro coordenado pelo assessor técnico da ABTI, vindo de Porto Alegre, Luis Alberto Mincarone foi para ouvir dos próprios empresários, as principais alternativas legais e as práticas de implantação do novo regramento nas ações operacionais, para serem destacados no projeto de lei Estatuto do Motorista.

Para levar ao conhecimento do Grupo de Trabalho





do Estatuto do Motorista, foram pontuados os seguintes itens: aproximação dos assuntos tratados pela comissão de relações coletivas de trabalho do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística no Estado do Rio Grande do Sul (SETCERGS) as empresas da região; identificar pontos positivos e negativos, através dos cenários do Transporte Internacional contando com o auxílio dos diretores e proprietários de empresas; executar o mapeamento da real situação sócio econômica do setor nas regiões de grande atividade do TRIC e a proposta conjunta existente entre as entidades do transporte, ABTI, NTC e SETCERGS.

Do ponto de vista da ABTI, existe grande preocupação por parte dos empresários quanto às



futuras modificações relacionadas às atividades envolvendo o tempo de direção e a jornada de trabalho. José Carlos Becker, presidente da entidade, comenta que o Estatuto do Motorista será muito importante para reger o profissional e suas práticas trabalhistas. "A lei será de grande valia, porém é preciso subsidiá-la de forma correta, para que não haja futuros arrependimentos ou intervenções após sua aprovação", comentou.

Especificamente para o TRIC, as viagens de longa distância e a permanência dos caminhões em áreas alfandegadas são considerados temas decisivos na redação da lei.

Também se pontuou a preocupação relativa ao grande índice de ações trabalhistas coletivas, que acabam desequilibrando o relacionamento entre empregado e empregador, afetando todo o universo interno de uma empresa.

Estão se realizando em todo o Brasil Seminários Regionais, Audiências Públicas e Reuniões do Grupo Executivo, a fim de reunir maior número de informações baseadas no empresário do transporte brasileiro. O consultor Mincarone tem acompanhado de perto a elaboração e as sugestões de todas as propostas apresentadas de norte a sul do país.

Este é um debate crucial para o setor de transportes no Brasil, que sofre com a falta de regulamentação, insegurança jurídica para as empresas, ambientes de exploração, em alguns casos, para trabalhadores, falta de capacitação, falta de interesse pela profissão, violência nas estradas e tantos outros problemas que acabam com a competitividade, com a segurança e com as perspectivas do setor em nosso País.



Investimentos no porto seco de São Borja Instalada nova balanca no CUF

Para melhorar o fluxo interno de caminhões dentro do pátio aduaneiro do primeiro Centro Unificado de Fronteira (CUF), em São Borja/Santo Tomé, a concessionária Mercovia está realizando novos empreendimentos em sua infraestrutura.

Um importante investimento para a instalação de uma nova balança na guarita de caminhões na entrada brasileira, já está em funcionamento desde 30 de junho do corrente ano.

Esta nova balanca é de um modelo 3820H com vinte metros de comprimento e três de largura, com células de carga analógica produzidas para o mercado Europeu e certificada pelas normas internacionais.

A Mercovia já confirma para aproximadamente daqui a 45 dias, o investimento em mais uma balança na guarita de entrada Argentina.

Segundo a responsável pelas relações institucionais da Mercovia, Josefina Maseras, estas obras melhorarão significativamente o fluxo de caminhões dentro do pátio aduaneiro. "Uma vez que os veículos irão pesar simultaneamente durante o seu ingresso no porto, agilizaremos ainda mais o processo dentro do Centro", confirma ela.

Hoie o CUF trabalha com uma média de 300 ingressos de veículos por dia, representando uma média de mais de US\$ 900.000.000 mensais entre as exportações e importações.









Fronteiras Unidas

Tentativa de resolução das problemáticas da fronteira Uruguaiana/Paso de Los Libres

Por Graciele Santos

Reuniram-se, na sede do 7º Esquadrão de Paso de Los Libres (AR), representantes dos organismos da área de controle integrado, para uma reunião binacional onde foram discutidos temas para a agilização do ponto de fronteira Uruguaiana / Paso de Los Libres.

O encontro teve início às 9h e estendeu-se até o final da manhã. Segundo a pauta, os assuntos discutidos foram: barreiras eletrônicas na BR 290; horário do serviço de vigilância do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) e do Serviço Nacional de Saúde e Qualidade Alimentar

(SE.NA.SA); procedimento mais ágil para a liberação de cargas perigosas, entre outros pontos sobre o Complexo Terminal de Carga de Paso de los Libres (CO.TE.CAR) e o Porto Seco.

Cada país apresentou aos participantes da reunião, as problemáticas existentes na fronteira do país vizinho, bem como as melhorias já ocorridas desde a última reunião em abril.

O presidente da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), José Carlos Becker, destacou a importância das entidades de classe como a ABTI, na busca de melhorias para as fronteiras do país. "Esperamos que os resultados sejam positivos, para que busquemos uma maior integração entre os países membros do Mercosul".

www.abti.org.br



Motoristas freteiros e agregados foram tema de bilateral entre Brasil e Argentina

Evento atraiu bom público para conferências técnicas

Por Graciele Santos

Em junho, ocorreu, na cidade de Puerto Iguazú (AR), uma reunião bilateral envolvendo o Governo do Brasil, da Argentina e entidades representantes dos transportadores internacionais rodoviários de cargas e passageiros.

No setor de cargas, dos diversos assuntos debatidos como o sistema SINTIA que deverá ser implantado em todos os países do Mercosul; a demora no término da CO.TE.CAR; exigências ambientais para cargas perigosas; entre outros, um assunto surtiu uma maior inquietação entre os presentes, que foi a questão da normatização da quantidade de frota própria e de agregados numa empresa.

Hoje, nos países do Mercosul, não existe limite para cadastramento de motoristas agregados ou freteiros no "permiso" de uma empresa de transporte internacional, o que significa que mesmo a empresa sendo de pequeno porte, pode possuir grande frota cadastrada em seu documento de permissão para tráfego no Mercosul.

A proposta apresentada pelos representantes argentinos é a de fazer um acordo, limitando o número de motoristas freteiros a serem cadastrados no "permiso" da empresa, permitindo que haja apenas o número referente ao dobro da frota própria. Por exemplo: se a empresa "X", possui dez caminhões próprios cadastrados em seu permiso, igualmente ela só poderá ter dez agregados cadastrados, e não mais como ocorre hoje que a empresa pode ter quantos quiser, independente do número de veículos da frota própria.

Conforme o presidente da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), José Carlos Becker, deve haver uma melhor regulamentação do



setor. "Existe no mercado empresas que trabalham certo, e outras nem tanto. Por isso a necessidade de regulamentar gradativamente o transporte de cargas", diz ele referindo-se à normativa proposta pelo país vizinho que acabará eliminando empresas que trabalham irregularmente.

Ficou acordado entre as partes a análise da proposta.

Um ponto também muito questionado referiu-se à participação da Argentina no tráfego Brasil / Chile. O país solicitou uma melhoria em sua participação financeira existente, alegando que após o acordo realizado há dois anos, houve um aumento nesse trânsito.

Os representantes brasileiros negaram a versão Argentina, constatando que não houve crescimento e sim um decréscimo nesta transação, sendo que, em 2004, o comércio Brasil/Chile, girava na média de 970 mil toneladas e em 2010 caiu para 770 mil toneladas.

Através destas reuniões, os países do Mercosul conseguem ou não melhorar suas barreiras comerciais. A ABTI em conjunto com outras entidades, compartilha destes encontros para levar ao conhecimento das lideranças as reais demandas e gargalos do setor, vivenciados por quem está muito próximo de principais fronteiras com a Argentina como Uruguaiana e São Borja.

www.abti.org.br´

Gargalos nas empresas

Redução de Custos na cadeia logística foi tema do 11º Iberoamericano de Transporte Rodoviário

Por Graciele Santos

A abertura do 11º Encontro Iberoamericano de Transporte Rodoviário realizado em junho na cidade de Tarragona, Espanha, contou com a presença de entidades de países do Brasil, Argentina, Chile e Portugal.

Em seu pronunciamento, o Sr. Pere Padrosa, presidente da Associação de Transporte Internacional Rodoviário (ASTIC) e vice presidente da União Internacional de Transporte Rodoviário (IRU) destacou o cenário operacional do transporte Internacional na Espanha e França, que hoje chega a 20 mil veículos dia. Já na Alemanha e França, o número chega em torno de 35 mil caminhões ao dia, cruzando as fronteiras.

Se comparados os números de veículos que circulam na América do Sul e que sofrem com os gargalos de tempos de aduana e demais inspeções, seria um modal totalmente inviável nas características de competitividade e agilidade na distribuição de mercadorias.

Na opinião de Padrosa, o desenvolvimento vem ao

Brasileiras

encontro da criação de políticas de infraestruturas logísticas, governos devidamente focados em resolver os temas propostos e em escutar o setor privado. "Dentro da Europa, somos grandes fomentadores deste tema. Já passamos por vários anos de trabalho, e a América do Sul é uma potência no âmbito do transporte, não merecendo tal descaso", comentou ele.

As questões de custos, no transporte rodoviário internacional, tomaram conta da mesa de discussões. É uma inquietude que afeta todas as empresas dos distintos países, pois estão tendo grandes dificuldades na busca de soluções voltadas a redução de custos, que já se aproxima de 80% em relação ao valor dos contratos comerciais.

"Ao mesmo tempo em que os clientes não interpretam de maneira positiva, os operadores logísticos estão cada vez mais, buscando redução de custos, sem se importar muitas vezes com os diferenciais de qualidade e segurança dos serviços oferecidos pelas empresas" afirma o presidente da Associação Brasileira de Transportadores

MAGNA Corretora de seguros

www.magnaseguros.com.br

Fone: (41) 3322-0388 - Fax (41) 3225- 1467 Alameda Cabral, 592 - Curitiba/PR CEP. 80410-210 E-mail: magnaseguros@magnaseguros.com.br Seguro Obrigatório
Carta Verde para Veículos Particulares
Motorhomes e Motocicletas de mais 250CC,
em viagem para Uruguai, Argentina, Paraguai e Chile.
Seguro Obrigatório de RCTR-VI, Danos a Terceiros e demais
Seguros para Transportadores Rodoviários Internacionais de
Cargas e Passageiros em viagem pelo Conesul.







Internacionais (ABTI), José Carlos Becker.

Ainda segundo Becker, são as empresas transportadoras devidamente habilitadas ao tráfego, que suportam funcionários com carteira assinada, conforme acordos coletivos. Recolhem impostos, possuem motoristas capacitados, disponibilizam treinamentos, possuem veículos com sistemas modernos de controle e de segurança. "O transporte rodoviário tem custos fixos, não somos uma economia de grande escala, somos pressionados cada vez mais com um único objetivo "Redução de Custos" na cadeia logística", destacou.

O presidente da ABTI informou aos presentes que, essa realidade afeta diretamente as empresas brasileiras do setor, independente de suas estruturas. Ele afirma que grandes importadores e exportadores, em sua maioria, não possuem conhecimento da excelência dos trabalhos prestados pelo setor e que, muitas vezes, não se importam com a qualidade do serviço e sim se a mercadoria foi entregue.

Grandes marcas mundiais que aplicam ISO e

demais certificações não possuem conhecimento dos processos que, na maioria dos casos, são subcontratados dentro da cadeia logística, perdendo gradativamente a qualidade.

Becker diz que, diariamente, as empresas passam por momentos delicados, em razão da ingerência sobre os serviços que não competem ao Transporte Rodoviário Internacional no Brasil, mas são de grande importância no Just-time das empresas. "Somos lembrados apenas quando ocorre falta de mercadorias ou matéria prima nas fábricas. Somos prestadores de serviços, vulneráveis às situações econômicas e demais políticas internas e externas. Estamos trabalhando para minimizar ao máximo os gargalos que afetam o setor," afirma ele.

Outros temas tratados foram as questões relacionadas ao Operador Econômico Autorizado (AEO), Carnet TIR, Truck Parkingg, Security Guidelines e Multimodal.

JULho/2011 www.abti.org.br 21

Evolução nos



Setor privado reclama da falta de agilização nos temas apresentados em reuniões do Mercosul.

Por Graciele Santos

O Conselho Empresarial do Mercosul, formado pelas entidades representativas do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC), esteve reunido em maio na cidade de Assunción no Paraguai. Este encontro ocorre sempre em período anterior ao encontro oficial do Subgrupo de Trabalho nº 5 -Transportes e Infraestrutura do Mercosul (SGT-5), onde são formatadas as propostas conjuntas dos empresários dos países partes.

Entre as pautas, os representantes do setor privado debateram e criticaram a "carência de velocidade" na evolução dos temários apresentados ao SGT-5. Também debateram sobre o surgimento de alguns temas apresentados pelos governos, sem que o setor fosse consultado.

Os empresários destacaram ainda, a preocupação referente à competitividade perante aos outros modais, haja visto a existência especialmente dos grandes custos operacionais.

Segundo o gerente executivo da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), Guilherme Boger, a aproximação das entidades representativas do setor empresarial servindo de termômetro para tratativas de temas, nas reuniões do SGT-5, é de extrema importância. "Levamos ao conhecimento dos estados partes as problemáticas que afetam os operadores no Mercosul e, com isso,



assuntos

conseguimos explorar melhor as formas existentes de melhorias", destacou ele.

Sobre as tratativas, o conselho concluiu suas demandas em documento oficial.

Eis as solicitações apresentadas ao SGT-5:

- 1) Reiteramos a solicitação aos Coordenadores Nacionais, no sentido de obter resposta às questões apresentadas em reuniões anteriores.
- 2) Preocupação das Empresas de Produtos Químicos, quanto às multas Administrativas Ambientais, as quais se destinam a caráter confiscatório as empresas. Com aplicação de penalidades de acordo com lei dos estados e dos países.
- 3) Solicitados esclarecimentos sobre as mudanças impostas nas operações aduaneiras pela utilização de Precintos Eletrônicos, que o custo reflete diretamente ao Transportador. O conselho entende que o custo deve ser dos Importadores e Exportadores.
- 4) Agilidade na internalização de Acordos protocolados na ALADI.
- 5) Tratamento especial aos postos de fronteira localizados em Paso de Los Libres/Uruguaiana, Clorinda/Puerto Falcon, Posadas/Encarnación,

Chui/Chuy e Cristo Redentor/Los Libertadores. Postos de grande importância para o Setor, com carência de políticas operacionais e ACI.

Participaram da reunião os seguintes representantes: presidente Julio Huespe Pim da Câmara Paraguaya de Transportes Internacional Terrestre (CAPATIT); presidente Luis Morales da Federação Argentina de Entidades Empresariais do Transporte Rodoviário de Cargas (FADEEAC); presidente Juan Araya da Confederação Nacional de Donos de Caminhões do Chile (CNDC); presidente Esteban Canteros da Associação das Transportadoras de Cargas Internacional (ATACI); presidente Carlos Torrealba, da Associação Gremial Chilena de Empresários do Transporte Internacional de Cargas de Caminhões (AGETICH); presidente Mauro Borzacconi e o gerente Nestor Hugo Luraschi, da Câmara Autotransporte Terrestre Internacional do Uruguai (CATIDU); gerente executivo Guilherme Boger, da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI) e a assessora técnica de transporte internacional e multimodal da NTC & Logística.



Concorra a muitos prêmios.

Quanto mais Sicredi você usar, mais chances de ganhar. Participe.





Nova ponte Internacional poderá

O executivo municipal luta para o desenvolvimento do município através deste investimento.

Por Graciele Santos

A cidade de Itaqui está situada às margens do rio Uruguai, divisa entre Brasil e Argentina, sendo a pecuária sua atividade econômica principal.

Itaqui é uma das cidades de fronteira que reivindica uma ponte internacional, como as que existem em Uruguaiana e São Borja. A construção de uma ponte entre os dois países, na Região Noroeste, foi uma das obras mais votadas na campanha "Três Projetos para o Rio Grande do Sul" em 2009.

Convidamos o prefeito municipal Gil Marques Filho para contar à Revista Cenário do Transporte e seus leitores, como está o desenvolvimento do setor de comércio exterior no município e este pleito quanto à construção da Ponte

Cenário - Referente ao crescimento de Itaqui, quanto se deve ao setor de comércio exterior?

Prefeito - O comércio exterior de Itaqui está praticamente restrito à importação do arroz. O município possui a maior concentração de indústrias de arroz do Brasil. Não saberia dizer no momento o quanto representa esta importância, mas certamente não deve baixar de 15% da produção local.

Cenário - Como está a infraestrutura do município para receber novas empresas transportadoras?

Prefeito - Temos estrutura adequada de porto, vias adequadas de escoamento (corredor de escoamento pavimentado), parque de estacionamento de acordo com a demanda com a devida segurança, podendo ser ampliado caso necessário. Temos o interesse e as condições necessárias em receber novas transportadoras.

Cenário - Existe algum projeto logístico para agregar o setor no município?

Prefeito - O município possui a lei de incentivo ao desenvolvimento que nos permite estímulos tributários e também de localização de empresas que garantam a empregabilidade e renda.

Cenário - Qual o percentual do PIB municipal refere-se ao setor de comércio exterior?

Prefeito - Como disse acima não é significativo, pois se resume ao comércio do arroz e, por ter estímulo do governo argentino este arroz já entra industrializado.

Cenário - Na sua opinião, qual a importância que possui o setor para o município?

Prefeito - Vemos uma potencialidade muito grande mas vai depender do interesse do governo federal em investir em maior infraestrutura, desta forma desafogando o porto de Uruguaiana que se encontra saturado e o de São Borja, que está um pouco fora de rota, quando se pensa em cargas provindas da grande Buenos Aires e também do Chile.

O porto de Itaqui fecha uma linha reta entre o porto de Antofogasta no Chile e Rio Grande. Considera-se que está em posição privilegiada em relação ao porto de Corrientes que será futuramente, com a ponte entre Itaqui e Alvear, a menor distância ligando o Pacifico e Atlântico.

Cenário - Quais são as decisões que faltam ser tomadas para que Itaqui seja beneficiada ou não com uma ponte?

Prefeito - Falta concluir o estudo de viabilidade econômica, ambiental e social que já está licitado e com a empresa a ser contratada. Depende agora do governo federal brasileiro. Temos recebido apoio incondicional do governo argentino principalmente da província de Corrientes. O governo municipal de Itaqui tem estado presente em todas as reuniões que tratam desse assunto. Eu estive presente e inclusive falei, em todas as reuniões, o que não tem acontecido com outros municípios interessados. Temos a certeza de que duas pontes serão construídas



ser na fronteira de Itaqui/Alvear



concomitantes: uma na província de Corrientes e outra na de Missiones. A única com aprovação no congresso nacional dos dois países na província de Corrientes é a de Itaqui/Alvear. Além desta, mais duas pontes têm indicação de intenção de construção, mas as duas são na província de Missiones e certamente a influência política de Corrientes irá nos ajudar.

Cenário - Qual a expectativa de crescimento do município se houver essa construção?

Prefeito - Será de uma grande mudança. Itaqui se transformará numa nova fronteira agrícola do estado, aliado ao pólo universitário recentemente criado no município. Isso tornará a região, num centro de produção de alimentos, pois já temos a faculdade de agronomia, nutrição, ciência e tecnologia agro alimentar. Existe o planejamento para criar um pólo tecnológico também ligado a essas áreas com pesquisas e incubadoras industriais.

Cenário - Quais os gargalos enfrentados no município devido à falta da ponte?

Prefeito - O maior gargalo é a falta de ligação

física, de fato, pois a balsa, da maneira que está, é um sistema arcaico, indigno da necessidade de competitividade que precisamos ter para baratear custos e otimizar resultados.

Cenário - Como o senhor avalia o papel dos transportadores internacionais no contexto nacional?

Prefeito - Fundamental para o desenvolvimento do país. Pontes, assim como estradas adequadas podem tornar o transporte rodoviário num módulo otimizado. Se for integrado com redes ferroviária e hidroviária, seria a complementação ideal.

Cenário - Algo que queira comentar ou expor que não foi citado acima?

Prefeito - O apoio organizado dos transportadores, fazendo pressão política, certamente modificaria o sistema de transporte do Brasil. É patriótica e indispensável a participação dos transportadores nesta luta por melhores condições no setor de transporte rodoviário do país.

Oportunidade para o transporte



Representantes dos setores público e privado se reúnem em seminário realizado pelo Despoluir na CNT

Por Cynthia Castro/CNT

A Política Nacional de Resíduos Sólidos, que institui no país a obrigatoriedade da logística reversa, pode ser uma grande oportunidade para o setor de

transporte. Pela legislação, aprovada no ano passado, as cadeias produtivas terão de se organizar para viabilizar o retorno de seus produtos após o uso – seja para o reaproveitamento, reciclagem ou para dar a destinação ambientalmente adequada.

Com esta obrigatoriedade, torna-se cada vez mais



necessária a atuação de empresas que viabilizem esse retorno. Entretanto, os prazos já estão definidos, e há inúmeras questões a serem resolvidas para que as ações sejam colocadas em prática. O assunto foi discutido durante o Seminário sobre Logística Reversa e o Setor de Transporte no dia 9 de junho, realizado pela CNT e pelo Sest Senat. O evento foi mais uma ação do Despoluir (Programa Ambiental do Transporte).

O presidente do Conselho Deliberativo da Aslog (Associação Brasileira de Logística), Adalberto Panzan, disse que se abre uma avenida de oportunidades, como se fosse uma autopista bem moderna. "O primeiro passo significativo é o aumento do volume de cargas transportadas no país. O segundo é que vamos aumentar a ocupação dos veículos de carga. Vamos começar a balancear certos fluxos de regiões diferentes. Haverá melhor performance operacional do setor", avalia Panzan.

Mas ele afirmou também que há algumas "lombadas" nesse caminho, que precisam ser corrigidas. O representante da Aslog destacou a necessidade de se resolver questões das legislações, em todos os níveis de governo, sobre o transporte de cargas perigosas, por exemplo. De acordo com Panzan, há controvérsias sobre o que é ou não perigoso, há diferenças entre legislações federais, estaduais e municipais.

Na avaliação do presidente do CLRB (Conselho de Logística Reversa do Brasil), Paulo Roberto Leite, a logística reversa se apresenta como um "negócio excelente" e vai se destacar quem fizer o trabalho

melhor e também quem entrar primeiro neste ramo de atuação. Aqueles que se dedicarem o mais rapidamente possível devem se diferenciar.

Leite alerta que as oportunidades de negócios não são somente para o setor de transporte, mas para outros prestadores de serviços. De qualquer forma, ele faz questão de ressaltar a relevância do setor neste assunto. "O transporte é o primeiro a ser chamado porque não se faz absolutamente nada sem transporte."

A gerente de resíduos perigosos do MMA (Ministério do Meio Ambiente), Zilda Maria Faria Veloso, destacou a importância do envolvimento do setor de transporte nas discussões deste e de outros temas que envolvem meio ambiente e sustentabilidade. "A CNT vem se antecipando na questão do gerenciamento dos resíduos."

Zilda explicou os pontos principais da política e afirmou que a lei reúne princípios, objetivos, instrumentos, diretrizes, metas e ações a serem adotados pela União isoladamente ou em parceria com os Estados, municípios e o Distrito Federal. O objetivo é a gestão integrada e o gerenciamento ambientalmente adequado dos resíduos.

"Logística reversa é o instrumento de desenvolvimento econômico e social caracterizado pelo conjunto de ações, procedimentos e meios destinados a viabilizar a coleta e a restituição dos resíduos sólidos ao setor empresarial, para reaproveitamento, em seu ciclo ou em outros ciclos produtivos, ou outra destinação final ambientalmente adequada" (Fonte: MMA)

A importância das

Deverão exisitir investimentos para acompanhar a demanda.

Por Rodrigo Vilaça

O trem de carga voltou a ser visto como um meio de transporte fundamental para o crescimento econômico do Brasil. Hoje, as concessionárias de transporte ferroviário transportam 25% de todas as cargas movimentadas no território nacional, participação que comprova a importância das ferrovias

em relação aos outros modais, embora o rodoviário ainda seja predominante.

Os investimentos em infraestrutura precisam acompanhar as demandas dos próximos anos e o Governo Federal está empenhado na construção de novas ferrovias estruturantes. Nosso ritmo atual do crescimento econômico exige que o território brasileiro tenha 52 mil quilômetros de trilhos, bem mais do que os atuais 28 mil km operados pelas





ferrovias para o País

concessionárias. Para isso, a parceria com os investimentos privados é imprescindível.

No setor ferroviário de cargas, as empresas transportadoras já deram provas de que estão dispostas a continuar investindo. Mais de R\$ 24 bilhões já foram aplicados nas ferrovias concedidas, entre 1997 e 2010, sem contar a participação da iniciativa privada nas obras de expansão das malhas. Em 2011, os investimentos das concessionárias superam R\$ 3 bilhões, com foco no aumento da produtividade e



segurança no transporte ferroviário de cargas.

Os investimentos já realizados mostram resultados expressivos. Desde a implantação do atual modelo de concessões, em 1997, até o final de 2010, a movimentação de cargas nas ferrovias aumentou 86%. Saltou de 253,3 milhões de toneladas para 471,1 milhões de toneladas por ano. Este crescimento foi alavancado principalmente pelo transporte de commodities agrícolas e produtos industrializados.

Nesse período, as concessionárias ampliaram a frota, de 1.154 locomotivas e 43.816 vagões, em 1997, para 3.130 locomotivas e 99.531 vagões em 2010, agregando equipamentos mais modernos e com maior capacidade de transporte.

Além disso, cresceu em 131,6% a quantidade de empregos diretos e indiretos no setor, entre 1997 e 2010, sem contar a geração de empregos na indústria ferroviária nacional.

Os ótimos resultados da revitalização das ferrovias em nosso país comprovam o acerto do modelo de concessões. Atualmente se discute a necessidade de aperfeiçoamento do marco regulatório para compatibilizá-lo com as demandas atuais do crescimento econômico. Todos concordam com isso, e também não há dúvidas quanto à importância de se preservar a segurança jurídica dos contratos de concessão. Também é necessário que as empresas do setor tenham sustentabilidade econômica em suas operações, de modo a viabilizar os investimentos de longo prazo para expansão e modernização da malha ferroviária. É nos momentos de avanço que precisamos ter mais cuidado com a escolha do rumo a ser seguido.

Rodrigo Vilaça Presidente-Executivo da ANTF – Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários

www.abti.org.br

Não deixe de auditar

Foco na melhoria do serviço pode ser a solução.

Por Edson Carillo

A auditoria do operador logístico (3PL) é uma excelente alternativa para aqueles que buscam melhorar os atuais níveis de desempenho, e garantir que o objetivo desejado seja sustentável ao longo do tempo. Processos estruturados, instruções de trabalho adequadas e gestão dos requisitos junto ao operador logístico, com foco na melhoria das operações e na remuneração do prestador de serviços, pode ser a solução.

Empresas frequentemente estão muito interessadas em reduzir seus custos e pouco inclinadas a terceirizarem seus processos, pois há um sentimento frequente de que internamente faríamos melhor do que o terceiro, por mais especializado e preparado que este possa estar, simplesmente porque acreditamos que nosso negócio é sempre único e diferente dos demais, o que de certa forma faz sentido. A boa notícia é que podemos sim, com a terceirização melhor nosso nível de serviço e ganhar rapidamente capacidade, utilizando-se de uma abordagem que prevê o processo de modelagem e conhecimento no desenvolvimento das operações e dos resultados esperados.

Um pressuposto básico na análise da terceirização está associado ao fato de que não deve ser terceirizada uma atividade considerada diferencial, a vantagem comparativa. Isto é, se a logística de sua empresa a diferencia positivamente de seus concorrentes, então a terceirização não é para você, já que esta estratégia tem como essência a padronização das atividades conforme o modelo do terceiro (3PL -Prestador de Serviços Logístico ou Operador Logístico), permitindo que este 3PL consiga vender suas competências e capacidades a diversas empresas clientes, com o mínimo de customizações e consequente ganho de escala.

Obviamente as bases da terceirização devem ser regidas por um contrato o qual considera os direitos e as obrigações das partes, em especial o modelo de remuneração, provavelmente o item que mais consumiu tempo e desgaste durante a fase de negociação até a assinatura do acordo.

Em nossa experiência de consultoria frequentemente identificamos a ausência de indicadores de desempenho acordados, sobre os quais serão realizadas as comparações entre as metas e padrões estabelecidos, inclusive a aplicação de eventuais penalidades.

A falta destes indicadores, também conhecidos por KPIs (Key Performance Indicators) geralmente conduz a uma armadilha, isto é; quanto pior for o desempenho do 3PL contratado, mais pagaremos por seu serviço, isto porque, na maioria dos contratos está estabelecida uma relação entre os recursos fornecidos e a respectiva remuneração, assim, quanto mais recursos são alocados mais será pago ao 3PL.

É verdade, que este "mal" não acontece somente quanto contratamos um 3PL, é recorrente também em outros serviços, como: limpeza, conservação, segurança patrimonial entre tantos outros.

Quando isto está presente, o principal é revisarmos o acordo inicial e estabelecermos uma nova sistemática de remuneração, baseada no desempenho, isto é, no resultado e não mais nos recursos.

De uma forma simples, não mais nos interessaremos pelo número de funcionários envolvidos e sua relação com o valor de nosso contrato. Passamos a contratar o serviço de fato e não pessoas e equipamentos, e então remuneraremos o 3PL pelo resultado produzido, ou aquilo que ele está nos entregando em relação ao desempenho previamente estabelecido e acordado.

Assim, se o 3PL consegue cumprir o padrão, ele será remunerado na base estipulada, mas caso fique aquém do previsto, mesmo que tenha envolvido mais profissionais e equipamentos, como sua remuneração é uma função do seu desempenho, e como o mesmo foi abaixo do esperado como consegüência sua remuneração será menor. Por outro lado, resultados melhores permitirão ao 3PL receber um "bônus" por seu desempenho diferenciado. Indicadores e objetivos



seu operador logístico

Quanto aos indicadores de desempenho a serem considerados, o ideal é definirmos uma "cesta" ponderada em função da relevância de cada um destes indicadores, com o propósito de estabelecer um sistema justo o bastante para as partes envolvidas no acordo.

O ponto mais importante deste modelo não é a alternativa de penalização ao 3PL e conseqüentemente o sub-remunerarmos quando do mau desempenho, mas principalmente criar um ambiente e relação de negócios voltada a melhoria contínua, com reconhecimento pelo trabalho diferenciado e estímulo a acordos de longos prazos.

Senão vejamos, a contratação de um 3PL que apresente o melhor preço mas que não tenha uma capacidade de melhoria em seu desempenho fatalmente com o passar do tempo se utilizará de mais recursos, para compensar sua deficiência técnica, e como não conseguirá repassar este seu custo adicional não terá como sustentar o contrato e então declinará de sua continuidade, o que será prejuízo para ambas as partes, considerando a necessidade de um novo processo de seleção, análise e escolha do prestador de serviços logísticos.

No caso dele conseguir transferir o custo adicional para seu cliente, este identificará que a vantagem econômica previamente estabelecida não existe mais, e assim também passará a procurar por um novo prestador de serviços, de novo, prejuízo para ambas as partes.

Por outro lado, um 3PL focado no melhor serviço a seu cliente e conseqüente produção da melhor solução, com o passar do tempo começará a entregar serviços acima do padrão, com uma remuneração extra por isto, e ainda com a possibilidade de utilizar-se de menos recursos (menor custo), o que promoverá uma maior rentabilidade para seu contrato, que inclusive pode permitir um repasse destes benefícios a este e outros clientes, em um ambiente de ciclo virtuoso.

Este modelo não é nenhuma novidade e tão pouco inovador, já é adotado por diversas empresas e com um processo de auditoria do contrato com o 3PL é



possível identificar os desvios e anomalias do contrato estabelecido e conseqüentemente a implementação de um novo modelo, mais justo de remuneração, e sem o pagamento adicional pelas ineficiências.

Conclusão

Apesar de justa e simples, a remuneração pelo desempenho é freqüentemente desconsiderada por uma boa parte das empresas que terceirizam suas atividades logísticas. Pense em como implementar este modelo em seu contrato de desfrute dos benefícios mútuos.

Edson Carillo, engenheiro de produção mecânico, pós graduado em administração industrial e especialização pela St. John's University dos EUA. É membro do Conselho de Ética da Aslog – Associação Brasileira de Logística

www.abti.org.br 3

Economia do

Considerações sobre a estrutura econômica do mercado de cargas no Mercosul.

Por Francisco Gildemir Ferreira da Silva

Passados 20 anos de Mercosul, refletir sobre como os setores econômicos envolvidos na integração deste bloco estão estruturados para delimitar assertivas referentes ao estágio atual e futuro do comércio entre países do bloco é válido. Este tema é oportuno, uma vez que a estrutura de mercado favorece o estabelecimento de valores de preços e pode restringir a integração do mercado por limitações de carga transportadas pelos modos de transporte, em especial, neste caso para o transporte terrestre.

Explicitando as Estruturas de Mercado

Segundo Scherer & Ross apud Seixas (2002) uma estrutura de mercado é caracterizada pelo número e distribuição do tamanho de vendedores e compradores; do grau de diferenciação física ou subjetiva distinguindo os produtos de vendedores concorrentes; das barreiras a entrada ou a saída, quando existirem; do formato das curvas de custo; do grau de integração vertical da produção de matérias primas até a distribuição no varejo e da extensão da diversificação da linha de produtos (conglomeração). A competição perfeita, monopólios, monopsónios são estruturas extremas entre concentração e atomização de produção, o que significa maior ou menor poder de mercado, ou seja, maior capacidade do ofertante de fixar preços. No caso do monopsónio e monopólios existe uma maior concentração e consequente maior poder de mercado, diferenciando o primeiro e o segundo caso porque no monopsónio o vendedor é "tomador" de preço e no monopólio o "definidor" do preço. O monopólio natural é um caso extremo havendo espaço apenas para um ofertante e existem elevadas barreiras naturais à entrada e à saída, a não adoção de tal estrutura, implica em uma ineficiência segundo pareto. O monopólio natural temporal caracteriza-se pela presença da condição de um monopólio natural, mas em tempo pré-definido. Pode, ainda, existir a contestabilidade do mercado que consiste em uma estrutura em que o entrante acha fácil a adesão, mas a sua saída é dificultada, pois sua saída implica em perdas financeiras fortes ou em impactos extremos no mercado, entretanto, tal facilidade de entrada impacta no estabelecido, reduzindo seu poder de mercado.

O oligopólio pode ser classificado em homogêneo e diferenciado e trata-se de uma estrutura onde, embora haja mais de um concorrente no mercado, estes possuem algum poder no mercado. Os oligopólios diferenciados existem quando às estratégias adotadas pelas empresas do setor não tomam como base apenas o preço e quantidade demanda, mas também produtos distintos. Por fim, a competição monopolística é um híbrido de concorrência perfeita e monopólio. Considerados mercados de concorrência imperfeita onde, embora exista uma grande quantidade de empresas, cada uma tem algum poder de mercado. Nesta estrutura não existem comportamento estratégicos, liberdade à entrada e à saída os produtores são definidores de preço e os compradores tomadores deste.

Mercado de Cargas no Mercosul e estruturas de mercado.

O transporte de carga no Mercosul é alvo do Acordo Sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, firmado entre a Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Peru, Paraguai e Uruguai, que contempla tanto o transporte rodoviário, quanto o ferroviário. O ATIT indica, em relação ao transporte rodoviário internacional de carga, que este transporte somente pode ser realizado por empresas autorizadas e veículos habilitados pelos organismos nacionais competentes, portanto, apresentando uma barreira a entrada institucional. Condições de frota também são



bloco

consideradas, não sendo liberado o tráfego para veículos comerciais com capacidades distintas das normas de circulação acordadas entre os países membros. Por outro lado, alguns acordos bilaterais entre países tratam de quantidades transportadas (quotas de veículos habilitados), assim, tem-se uma restrição, delimitada estrategicamente, entre os países membros para limitar a concorrência. Por outro lado, as associações de transportadores possuem forte poder de barganha no transporte no Mercosul. Não é difícil identificar que não existe uma competição perfeita, mas uma oligopolização ou em uma concorrência monopolística neste mercado.

Em relação ao transporte ferroviário internacional de carga, o ATIT indica que mediante prévio acordo, as ferrovias poderão aceitar transportes a estações não previstas com interveniência da Câmara de Compensação de Fretes sendo o transporte ferroviário o que se efetue por outros meios e sempre que os manuseios e movimentações não ferroviários sejam de responsabilidade e se realizem por conta das empresas ferroviárias efetuados segundo a modalidade de vagão lotado e remessas menores que a vagão lotado serão avaliadas pela tonelagem mínima que tenha sido estabelecida para a mercadoria, segundo as tarifas de vagão lotado, em cada uma das empresas contratantes do transporte. Entretando, as infraestruturas ferroviárias da maioria dos países pertencentes ao

bloco são em bitola e operadores distintos, sobre malhas segmentadas e monopolizadas. Valendo neste momento a relação amigável entre dois entes privados para bem transportar e não valendo a justificativa de integração do bloco. Como o transporte ferroviário é caracterizado por um monopólio natural multiproduto, estabelecer preços, neste caso, implicaria em adicionar ao preço dado no mercado de origem ou de destino uma taxa de acesso à propriedade "privada" entre duas concessionárias distintas e com sistemas de sinalização e bitola diferentes, fato este não previsto no ATIT. Neste contexto, tem-se uma estrutura enrijecida e monopolizada, podendo sofrer o impacto do exercício do poder de mercado no estabelecimento de preços, em muitos dos casos elevados, de monopólios no país de origem ou de destino.

Conclusivamente, o MERCOSUL apresenta nas estruturas de mercado de transporte de carga terrestres, poucos ofertantes e possibilidade de exercício do poder de mercado, o que onera o valor final do produto no bloco, uma vez que o preço de qualquer produto é afetado diretamente pelo valor do frete. Na situação atual, caberia uma avaliação da intensidade das relações comerciais no bloco para ver até que ponto, promover a competição entre operadores de transportes induziria uma maior consolidação do mercado, portanto, caberia uma revisão da estrutura de mercado posta pelo ATIT.



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.



Confederação Nacional do Transporte

Jurídico



Siscomex

A Insegurança Jurídica dos Intervenientes do Comércio Exterior decorrente das Barreiras Não-Tarifárias impostas pelo Governo Federal.

Por Dr. Tadeu Campelo e Dra. Cristiane Garcia

No dia 10 de maio de 2011, os Intervenientes do Comércio Exterior Brasileiro foram surpreendidos por uma alteração no Sistema de Comércio Exterior (Siscomex), que passou a exigir licenças não-automáticas para alguns produtos, mais propriamente, para veículos, sem qualquer norma alicerçando as alterações operativas.

As Licenças de Importação são barreiras nãotarifárias à entrada de mercadorias importadas que possuem como fundamento requisitos técnicos, sanitários, ambientais, laborais, restrições quantitativas (quotas e contingenciamento de importação), bem como políticas de valoração aduaneira, de preços mínimos e de bandas de preços, diferentemente das barreiras tarifárias, que se baseiam na imposição de tarifas.

Obviamente que, todos os países possuem ferramentas para sua proteção e as barreiras nãotarifárias são uma delas, não cabendo aqui sequer contestá-las, pois são absolutamente legais e necessárias para corrigir determinadas distorções no fluxo comercial entre as nações.

Por certo que a obtenção das Licenças de Importação não gera, automaticamente, o direito ao registro da Declaração de Importação. Assim, seria possível a estipulação de novos requisitos, entre o embarque da mercadoria e a efetivação da importação. Ademais, fora o princípio da anterioridade, não existe óbice para que as normas tenham efeito imediato, ainda que impliquem prejuízos aos particulares.

Todavia, ainda que pela estrita legalidade seja possível à norma regular situações pendentes e em curso, resta evidente que o Estado tem que atuar de forma ética e moral quando do exercício de sua atividade legislativa, incluindo, por certo, a previsão de regimes de transição ou vacatio legis razoável, quando efetua alterações substanciais, ainda que sazonais.

Assim, o princípio da segurança jurídica não deve se restringir a apenas salvaguardar as situações consolidadas (ato jurídico perfeito, direito adquirido, coisa julgada), mas também as situações em que há expectativa de direito, cuja boa-fé objetiva não pode ser ofendida.

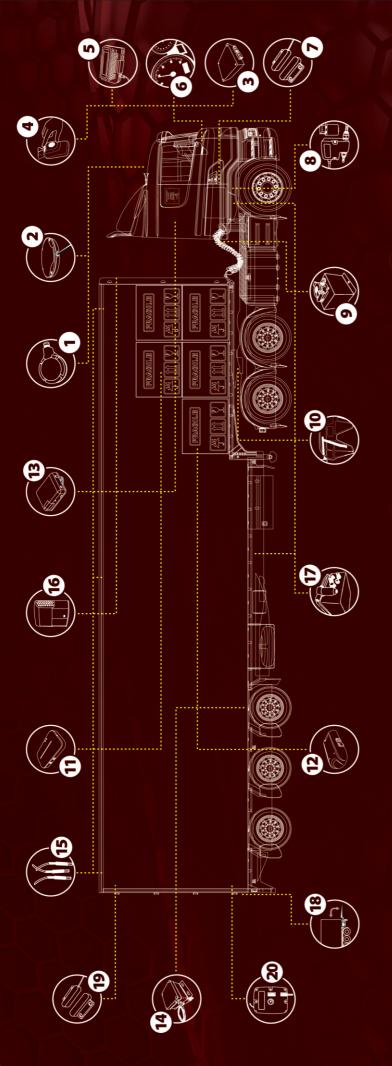
Resta, portanto, evidente que os efeitos das alterações no controle dos produtos não pode retroagir, para as mercadorias que já estavam embarcadas muito antes dessa alteração procedimental, pois importar não é um procedimento que inicia com a chegada da coisa, mas com diversos atos prévios.

Diante disso, em se tratando de ato jurídico perfeito, ou quando menos, de uma expectativa de direito; não há que se falar em incidência de regras de legislação posterior à efetivação da própria importação, in casu, a relativa ao controle desses produtos; sob pena de total insegurança jurídica.

Ademais, concluímos que, em nenhum momento poderiam ter efeito retroativo a fim de alcançar importações cujas devidas licenças e autorizações já haviam sido obtidas antes da entrada em vigor de tais medidas de retaliação, isto porque o ordenamento jurídico brasileiro, salvo raríssimas exceções, não admite a concessão de efeitos retroativos a instrumentos normativos legais e infralegais, instrumentos estes que incluem as barreiras não tarifárias impostas pelo governo federal.

Sistema de rastreamento ideal

www.**OnixSat**.com.br



Terminal Satelital (DMR)

- Base Inteligente
- Ignição Biométrica
- Teclado de mensagens 6
- Sistema de Telemetria Ġ
- Sensor de porta motorista/carona
 - Sensor de desengate 6
- Trava de 5ª roda

- Caixa Inteligente

- 0
- Bloqueio duplo (BM/BE)

- Rastreadores Portáteis 11 OnixMiniSpy OnixSpy 2
- de Redundância Rastreadores OnixTrailer OnixSlim
- Integração com Sistema de Refrigeração Sensores de temperatura **(** 9
- Bloqueador de plataforma Imobilizador Pneumático
 - Sensor de porta de baú **e**a
 - Trava de baú

Rastreador Portátil

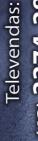
Rastreador de pequenas dimensões, ideal para aplicações discretas em cargas e/ou rastreamento pessoal.

- Menor que um cartão de crédito;
 - Extremamente leve;
- · Bateria com duração de até 3 di<mark>a</mark>s.

Segurança da carga no interior do baú, impedindo o acesso indesejado via plataforma elevatória do veículo.

- Alerta de violação de painel;
- · Temporizador de operação do bloqueador;
 - · Liberação via software de rastreamento.





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





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

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





Fluxos de Caminhões

Junho / 2011

Transporte Rodoviário Internacional de Cargas nos Principais Pontos de Fronteira.

Pontos de	Variação do acumulado		Variação do mês atual			Variação mesmo mês		Variação dosúltimos				
Fronteira		ual/ano an			mês aı			tual / ano a			12 meses and	
Porto Aceguá - BR / /	•	jan/m ai-11	v arīaç ao	abr-11	mai-ii	Variação	mai-10	m aio- i i	v arıaça o	ju n/ 10-m ai/1 1	Ju n/0 9-ma i/10	variação
Im p ortação	54.4	542	-0.37%	162	65	-59,88%	159	65	-59 ,12 %	1.699	0	0,00%
E xportação	199	301	51,26%	50	7 0	40,00%	48	70	45,83%	700	0	0,00%
To tal	743	843	13,46%	212	135	-36,32%	207	13.5	-34,78%	2.399	0	0,00%
Barra do Qua				212	133	-30,3270	201	133	-34,70 /0	2.333	•	0,007
Im p ortaç ão	13	4	-69,23%	0	0	0,00%	1	0	-100,00%	53	36	47,229
E xporta ção	136	296	1 17 ,65 %	146	43	-70,55%	2	43	20 50 ,0 0%	4 69	205	128,789
Total	149	300	101.34%	146	43	-70,55%	3	43	13 33 .3 3%	5 2 2	241	11 6,6 09
Chuí - BR / Cl		000	101,04 /0	140	40	-10,00%	•	40	1000,0070	011	241	110,00
lm p ortaç ão	3.465	3 .7 83	9,18%	7 36	7 9 5	8,02%	719	795	10,57%	9.516	9.957	-4,439
E xporta ção	5.946	6 .5 24	9,72%	1.120	1.470	31,25%	1.333	1.470	10,28%	15.904	15.133	5,099
Total	9.411	10.307	9,52%	1.856	2.265	22.04%	2.052	2.265	10,38%	25.420	25.090	1,3 29
Dionísio Cerc					2.2 00	22,0470	2.002	2.200	10,00 /0	20.420	20.000	1,02
lm p ortaç ão	6.619	7.067	6,77%	1.620	1.730	6,79%	1.534	1.730	12,78%	16.458	14.620	12,579
E xporta ção	2.354	2.539	7,86%	5 3 3	4 13	-22,51%	544	413	-24,08%	6.587	5.364	2 2,8 09
Total	8.973	9.606	7,05%	2.153	2.143	-0,46%	2.078	2.143	3,13%	23.045	19.984	1 5,3 29
Foz do Iguaç			. ,			-, /-			2,. • /•	20.040		,
Im p (P IA+PTN)	22.047	24.755	12,28%	4.967	4.881	-1,73%	4 .6 90	4.881	4,07%	59.668	53.154	12,259
Exp(PIA +PTN)	23.748	25.562	7,64%	4.988	4.882	-2,13%	5.171	4.882	-5.59%	61.935	55.930	10,749
O per Noturna	8.829	4 .7 05	-46,71%	4 47	642	43,62%	1.232	642	-47,89%	22.920	37.767	-39,319
Total	54.624	55.022	0,73%	10.402	10.405	0,03%	11.093	10.405	-6,20%	144.523	146.851	-1,599
Guaira - BR /	Salto de I G		,									
lm p ortaç ão	2.619	1.077	-58,88%	1 17	181	54,70%	293	181	-38,23%	6.586	11.385	-42,159
E xporta ção	1.865	1.298	-30,40%	174	183	5,17%	401	183	-54,36%	4.070	5.015	-18,849
Total	4.484	2.375	-47,03%	291	3 64	25,09%	69 4	364	-47 ,55 %	10.656	16.400	-3 5,0 29
Itaqui - BR / A	Alvear - AR											
lm p ortaç ão	2.374	1 .5 97	-32,73%	292	282	-3,42%	430	282	-34,42 %	5.265	6.112	-13,869
Exportação	175	169	-3,43%	22	28	27,27%	34	28	-17,65%	3 98	4 18	-4,789
Total	2.549	1.766	-30,72%	3 1 4	3 1 0	-1,27%	464	310	-33 ,19 %	5.663	6.530	-1 3,2 89
Jaguarão - B	R / Rio Brar	nco - UY										
lm p ortaç ão	4 .8 59	3 .7 09	-23,67%	6 6 4	940	41,57%	1.110	940	-15,32%	11.614	12.497	-7,079
E xporta ção	2.650	3 .2 31	21,92%	6 6 8	719	7,63%	573	719	25,48%	7.600	7.560	0,53%
Total	7.509	6 .9 40	-7 ,58 %	1.332	1.659	24,55%	1.683	1.659	-1,43%	19.214	2 0.0 57	-4,20%
Porto Xavier	-BR/SanJ	Javier - AR										
lm p ortaç ão	8 .5 59	4 .8 13	-43 ,7 7%	1.621	1.657	2,22%	2.794	1.657	-40,69%	10.206	13.173	-22,529
Exportação	526	1 .4 50	175,67%	3 17	3 19	0,63%	126	319	153,17%	2.716	1.935	4 0,3 69
Total	9.085	6 .2 63	-31,06%	1.938	1.976	1,96%	2 .9 20	1.976	-32 ,33 %	12.922	15.108	-14,479
Quaraí - BR /	Artigas - U	ΙΥ										
lm p ortaç ão	794	497	-37 ,4 1%	69	3 9	-43 ,48%	210	39	-81,43%	2.183	2.191	-0,379
E xporta ção	56	61	8,93%	7	15	1 14 ,29 %	8	15	87,50%	1 64	1 59	3,149
Total	850	558	-34 ,3 5%	76	5 4	-28 ,9 5%	218	54	-75 ,23 %	2.3 47	2.3 50	-0,139
S. Livramento	-BR/Rive	era - UY										
lm p ortaç ão	3 .2 64	2 .7 87	-14 ,6 1%	4 57	569	24,51%	660	569	-13 ,79 %	7 .8 02	8.281	-5,789
E xporta ção	2.663	3 .0 22	13,48%	5 2 0	681	30,96%	595	68 1	14,45%	7.077	6.952	1,809
Total	5 .9 27	5 .8 09	-1,99%	9 7 7	1.250	27,94%	1 .2 55	1 .2 50	-0,40%	14.879	1 5.2 33	-2,3 2%
S. Borja - BR	/ St° Tomé	- AR										
lm p ortaç ão	17.085	18.045	5,62%	4.326	4.043	-6,54%	4 .1 89	4.043	-3,49%	41.035	37.569	9,239
Exportação	17.865	21.631	21,08%	4.757	5.372	12,93%	4 .4 87	5.372	19,72%	52.082	37.631	3 8,4 09
Total	3 4.9 50	39.676	13,52%	9.083	9.415	3,66%	8.676	9 .4 15	8,5 2%	93.117	7 5.2 00	2 3,8 3
Sta. Helena -	BR / Porto	Indio - P'	Υ									
lm p ortaç ão	1.874	888	-52 ,6 1%	36	270	6 50 ,00 %	585	270	-53 ,85 %	6.570	0	0,009
Exportação	1.027	791	-22,98%	1 18	1 50	27,12%	185	150	-18 ,92 %	3.391	0	0,009
Total	2 .9 01	1 .6 79	-42 ,1 2%	1 54	4 2 0	1 72 ,73 %	77 0	420	-45 ,45 %	9.961	0	0,009
U ru gu a ian a -	BR / Paso	de Los Lib	res AR									
lm p ortaç ão	24.076	22.693	-5,74 %	4.623	4.832	4,52%	5 .0 24	4 .8 32	-3,82%	60 .4 24	58.614	3,099
Exportação	38.890	39.581	1,78%	7.551	8.872	17,49%	8 .3 85	8.872	5,81%	101.247	94.818	6,78%
	62.966	62.274	-1,10%	40 47 4	13.704	12,57%	13.409	13.704	2,20%	161.671	153.432	5,37%









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.

Cadastre-se e receba nossas notícias www.abti.org.br





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