ANO 8 - Nº 32 - JULHO - EDIÇÃO 2014

Cenário do Transporte

ABTI

Portal Único de Comércio Exterior

WWW.VERDEPUB.COM.BR

Mala Direta
Postal
Básica
9912341225-DR/RS
ABTI
...CORREIOS...

ESTAMOS À DISPOSIÇÃO
PARA ATENDÊ-LO
faça-nos uma visita

PROFISSIONAIS ABTI

Rua General Bento Martins, 2350
Uruguaiana/RS
Brasil
Fone: +55 (55) 3413-2828

Guilherme Boger
Gerente Executivo
executivo@abti.org.br
skype: executivo.abti

Gladys Vinci
Coord. de Assuntos Internacionais
internacional@abti.org.br
skype: internacional.abti

Amarildo Fernandes
Administrador Financeiro
financeiro@abti.org.br
skype: financeiro.abti

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

Juliane Quevedo
Atendimento
atendimento@abti.org.br
skype: atendimento.abti

Diana Espindola
Licenças
licencas@abti.org.br
skype: licencas.abti

Juslaine Tonin
Recepção
abti@abti.org.br
skype: recepcao.abti

Lucas Freitas
Negócios
negocios@abti.org.br
skype: negocios.abti

Camila Duarte
Assessoria de Comunicação
imprensa@abti.org.br
skype: imprensa.abti

Indiara Teixeira
Relações Públicas
marketing@abti.org.br
skype: marketing.abti

www.abti.org.br

associacaoabti abtint

REVISTA Cenário do Transporte

DIRETORIA EXECUTIVA
Presidente: José Carlos Becker
Vice-presidente: Francisco Carlos G. Cardoso
Dir. Administrativo: Luiz Alberto Garcia
Dir. Técnico: Jorge Antônio Lanzanova
Dir. Assun. Políticos: Ruy Galvão
Dir. Rel. Institucionais: José Pio X Schio
Dir. Rel. Institucionais: Paulo Roberto de Sousa

CONSELHO FISCAL
Presidente: José Schwanck
Cons. Fiscal Efetivo: Sérgio Maggi Junior
Cons. Fiscal Efetivo: José Paulo Silveira
Cons. Fiscal Suplente: Vilmar Lizot
Cons. Fiscal Suplente: Valmor Scapini

DIRETORES
Diretor: Carlos Alberto Benitez
Diretor: Paulo César Maia Oliveira
Diretor: Clóvis Dall'Agnol
Diretor: Lenoir Gral
Diretor: Juan Carlos Castro Pastor
Diretor: Osni Roman
Diretor: Wendell Silveira
Diretor: Antônio Luiz da Silva Junior

CONSELHO EDITORIAL ABTI
Gerente Executivo: Guilherme Boger
Coord. de Assuntos Internacionais: Gladys Vinci
Secretária Executiva: Gladenir Vargas
Relações Públicas: Indiara Teixeira

REDAÇÃO
Editora responsável: Carmen Costa
Jornalista - MTB 16356
imprensa@abti.org.br

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO
Verdepub: www.verdepub.com.br
Direção de Arte: Virginia Ueda
Diagramação: Renan Leão de Moura

Impressão
Gráfica: Kunde
Tiragem:
3.000 Exemplares

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

O TRIC PRECISA SER RECONHECIDO COMO UMA ATIVIDADE EXPORTADORA DE SERVIÇOS

"O Transporte Rodoviário Internacional de Cargas participa com cerca de 1/3 de toda a movimentação de cargas do Mercosul e 2/3 das cargas com serviços de manufatura. Este modal necessita de planejamento e ações governamentais para potencializar a sua eficiência, reduzindo custos e aumentando o fluxo de mercadorias, encurtando o tempo despendido em trânsito e, efetivamente, contribuindo para a geração de emprego e renda.

Dos principais custos, dois (tempo da viagem – impostos) dependem muito de ações dos gestores públicos para aumentar a eficiência (redução de tempo de viagem abreviando o tempo de permanência de cargas em fronteiras) e reduzir custos (desoneração fiscal do serviço).

A ABTI tem defendido dentro do Conselho do Plano Brasil Maior um "Guiche Único", com todos os órgãos intervenientes operando fisicamente em um único lugar e com um inteligente e transparente sistema de comércio exterior.

Com indicadores de tempo (desempenho) de cada etapa, se tornaria mais ágil a gestão e a definição da quantidade de servidores para atender a demanda de cada aduana. Já em dezembro de 2012, a Sra. Presidente Dilma Rousseff, afirmou que a burocracia atrapalha os portos brasileiros, disse saber que há problemas com funcionários do governo e que o serviço público precisa ser mais "eficiente", conforme publicado pelo portal UOL, no caderno de Economia.

O primeiro degrau já foi alcançado, o governo lançou, no dia 23 de abril, o Portal Único de Comércio Exterior. A página de serviços na internet unificará todos os sistemas dos órgãos envolvidos nos processos de exportação e importação. "O objetivo é simplificar, desburocratizar e agilizar as transações do comércio exterior", disse o ministro da Fazenda, Guido Mantega, durante a solenidade de lançamento do programa.

Com relação ao custo tributário, a criação de uma pasta para o Transporte Internacional é indispensável. As empresas de transporte rodoviário brasileiras que geram investimentos, empregos e divisas para este país, ainda não tem o seu reconhecimento como exportadores de serviços. Na composição da tarifa de frete, estão incluídos muitos impostos que retiram a competitividade do transportador brasileiro quando comparada com os estrangeiros e que torna os nossos produtos exportados via modal rodoviário menos competitivos.

Outros setores de serviços, como engenharia e software, que já conquistaram este reconhecimento, estão habilitados ao PROEX com acesso a financiamento com taxas equivalentes às do mercado internacional e ao REINTEGRA com a reintegração de valores referentes a custos tributários federais. O percentual de reintegração poderá ser de até 3% (três por cento) do valor do frete.

A ABTI já apresentou esta demanda ao MDIC e também já obteve a aprovação do Conselho de Competitividade do Plano Brasil Maior. Precisamos dar a logística uma prioridade e começar, desde já, a trabalhar para alcançarmos um nível de excelência a nível mundial, gerando imediatos e significativos impactos de competitividade a nossa indústria e geração de empregos neste país.

Então é preciso começar já, mas sem esquecer o SENSO DE URGÊNCIA."

Francisco Carlos Cardoso
Vice-presidente da ABTI

ÍNDICE

ABTI 05 ABTI e ANTT firmam parceria

ABTI 06 Campanha do Agasalho 2014

ABTI 08 Preservação do Meio Ambiente

ABTI 09 CAFÉ.JURÍDICO debate a Lei do Descanso

ENTREVISTA 10 PROCOMEX 10 anos

ENTREVISTA 11 Projeto reformula Lei

CNT 12 SEST SENAT oferece mudança de Categoria da CNH

FRONTEIRA 14 Trânsito aduaneiro com segurança reforçada

FRONTEIRA 15 Aduana Paso de Los Libres celebra 160 anos

GERAL 16 ENCONTROS BILATERAIS

GERAL 19 O Mercosul precisa modernizar

GERAL 20 Evento Procomex 10 anos

CAPA 22 PORTAL Siscomex PORTAL ÚNICO DO COMÉRCIO EXTERIOR

OPINIÃO 26 Lei 12.619

OPINIÃO 31 Lei do motorista

ESPAÇO ASSOCIADO 32 DB System

COMJOVEM 34 Destaque no PGQP

FLUXOS 36 Fluxo do TRIC

FERIADOS 38 Feriados Mercosul

ABTI E ANTT FIRMAM PARCERIA

ACORDO FIRMADO ENTRE AS DUAS ENTIDADES PROMOVE AGILIZAÇÃO DOS PROCESSOS DE HABILITAÇÃO

A Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI) celebrou, junto à ANTT – Agência Nacional de transportes Terrestres -, Acordo de Cooperação Técnica, com o objetivo de executar atividades relacionadas à habilitação dos transportadores rodoviários de cargas no Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – TRIC.

A ABTI, através de seus representantes Guilherme Boger, Gerente-Executivo da entidade, e Gladys Vinci, Coordenadora para Assuntos Internacionais, realizou treinamento em Brasília/DF, com vistas a implementar o plano de trabalho, elaborado de comum acordo entre ambas.

Nos termos do acordo, efetivado no último mês de maio, caberá à ABTI organizar a documentação necessária para a análise das habilitações, autorizações e demais operações que envolvam o Transporte Rodoviário Internacional de Cargas.

À ANTT, por sua vez, caberá supervisionar as atividades da Associação relacionadas ao objeto do acordo, bem como estabelecer as diretrizes que nortearão as atividades desenvolvidas, dentre outras incumbências.

O acordo firmado entre ABTI e ANTT amplia os trabalhos que a Associação já desenvolve, fortalecendo ainda mais o departamento técnico-operacional, promovendo agilidade e segurança na habilitação, buscando uma alternativa aos processos, tanto internos quanto externos da Agência. A ABTI, agora, é responsável por uma espécie de primeiros passos para a habilitação das empresas, com a conclusão do processo pela ANTT, em Brasília. O procedimento visa desonerar o trabalho da Agência e tornar mais efetiva a parceria da ABTI com a agência.

Com a parceria efetuada, que está em um estágio inicial, a ABTI está habilitada a analisar e corrigir os principais problemas dos requerimentos de habilitação dos transportadores. A intenção que se quer alcançar é facilitar e agilizar as operações do TRIC, com uma redução significativa do tempo de processamento das mencionadas operações.

Pela ANTT, Cynthia Bertholini, Gerente-Substituto da GERAR, e Tiago Oliveira, Técnico-Administrativo; pela ABTI, Gladys Vinci e Guilherme Boger

CAMPANHA DO AGASALHO 2014 ABTI, COMJOVEM URUGUAIANA E ELOG

Entrega dos cobertores e agasalhos ao Prefeito Luiz Augusto Schneider

A Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI) esteve engajada em mais uma ação solidária neste inverno, através da Campanha do Agasalho, com o slogan "Multiplique Solidariedade".

A entidade, juntamente com Elog Logística e Comjovem Uruguaiana, em parceria com as empresas associadas VGM Serviços em Comércio Exterior Ltda, Alecrim Transportes e Logística, Vix Logística, Transamil Logística, Rodokrass Transportes, MondialComex e Cootranscau, arrecadaram cobertores e agasalhos para doação ao município.

A entrega foi realizada na manhã do dia 16 de junho, no Salão Nobre da Prefeitura Municipal de Uruguaiana. Entre os presentes, estavam: o Prefeito municipal Luiz Augusto Schneider; o secretário de Ação Social e Habitação, Elton Rocha; o diretor da ABTI, Wendell Krassmann Silveira; o diretor e o colaborador da concessionária Elog, Flávio Evaristo Ança e Darlan Souza, respectivamente; o membro da Comjovem, Marcelo Nascimento, André Lamana, pela VGM Serviços em Comércio Exterior,além de representantes do poder legislativo.

"Esta é uma ação que nos mobiliza e todos os anos somos motivados por esse sentimento de solidariedade e comprometimento com a comunidade", diz o diretor Wendell. A ABTI realiza anualmente a Campanha do Agasalho, buscando promover o bem estar e aquecendo o lar de muitas famílias.

Os presentes foram incentivados a promover e participar de ações semelhantes em outras localidades, multiplicando, assim, o alcance da campanha.

A AVACON QUER
REVOLUCIONAR A GESTÃO
DA SUA EMPRESA E O SETOR
DE TRANSPORTES DO PAÍS.

Descubra como!
Visite nosso estande na 16ª Transposul,
de 15 a 17 de Julho, na FIERGS.

avacorp®

TranspSul

Av. Farroupilha, 8001 Prédio 16 - Andar 03
ULBRATECH | Canoas | RS
avacontecnologia.com.br | Fone: 51 3066 0011

EXCELÊNCIA NO ATENDIMENTO avacon

avacon® TECHNOLOGY

ABTI PROMOVE CAMPANHA DE PRESERVAÇÃO DO MEIO AMBIENTE

A campanha promovida pela Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), com o slogan "PLANTE ESTA IDEIA VOCÊ TAMBÉM", tem como objetivo promover a preservação do meio ambiente e o plantio do IPÊ-AMARELO, espécie ameaçada de extinção e também considerada árvore de flor símbolo do país.

Durante o mês de junho, a entidade realizou o envio de sementes da árvore às empresas e entidades do setor. A ação é realizada em continuidade à campanha de 2013, em comemoração aos 40 anos da entidade, quando foi realizado o plantio de 40 árvores de IPÊ-AMARELO nos principais portos do país.

A entidade estará promovendo, no decorrer do ano, outros trabalhos socioambientais que incentivam e promovem a preservação do meio ambiente.

O DESENVOLVIMENTO DOS IPÊS DEPOIS DE UM ANO DO PLANTIO(CAMPANHA 2013)

Porto Seco Jaguarão

Porto Seco Foz do Iguaçu

Centro Unificado de Fronteira São Borja

Porto Seco Uruguaiana

Porto Seco Santana do Livramento

café.jurídico

DEBATE A "LEI DO DESCANSO"

Dr. Rogério palestra para o público na sede da ABTI

A ABTI promoveu no dia 16 de maio, das 08h30min às 12h, em sua sede, o "Café Jurídico" para seus Associados Transportadores, Chefes de Frota, responsáveis dos Recursos Humanos das Empresas de Transporte, Advogados, Contadores e demais interessados que trabalham no Setor de Transporte Internacional.

O encontro foi conduzido pelo Assessor Jurídico trabalhista da entidade, o Advogado Rogério Guerisoli Antunes, especialista em Direito do Trabalho que, abriu o debate para esclarecer dúvidas acerca da Lei n. 12.619/2012, conhecida como a "Lei do Motorista".

O Dr. Rogério apresentou aos presentes um panorama geral da lei e suas implicações na atividade do transporte internacional, expondo também o que a nova Emenda em tramitação no Congresso Nacional - proposta pelo Deputado Jerônimo Goergen - poderá trazer de modificações, se aprovada. Ainda, o referido advogado deixou clara a necessidade que as Empresas transportadoras têm de, cada vez mais, organizarem-se no desenvolvimento de suas atividades empresariais, em especial seu Setor de Recursos Humanos, com a orientação jurídica e contábil, visando um trabalho preventivo.

Devido ao sucesso desse evento a Entidade realizará, durante o ano, novos encontros para discutir o tema, entre eles o "Seminário do Transporte Internacional – em Direito do Trabalho", também com ênfase na Lei 12.619/2012.

PL 4246/2012

encaminhado à publicação

PROCOMEX – 10 ANOS DE PARCERIA

ENTREVISTA COM O COORDENADOR EXECUTIVO DO PROCOMEX, JOHN EDWIN MEIN

John Edwin Mein

Quais os principais projetos conquistados pelo PROCOMEX nestes 10 anos?

Em primeiro lugar, as conquistas são dos órgãos governamentais junto com os seus proponentes e não só do PROCOMEX. Nestes 10 anos, trabalhamos com o foco específico de tornar o país competitivo via processos aduaneiros mais céleres e mais confiáveis.

No início das nossas atividades, foram organizados grupos de trabalho com enfoque em temas específicos. A ABTI liderou um destes grupos, com o objetivo de compartilhar as melhores práticas de pontos de fronteira no Mercosul. Outro grupo ajudou a revisar a Instrução Normativa da importação de granéis.

Nos últimos três anos, temos interagido com os órgãos governamentais através do trabalho de mapeamento de processos, nos quais são apresentadas diversas oportunidades de melhorias, algumas grandes, como a mudança de toda a sistemática de Admissão Temporária e a criação do Portal Único, bem como outras menores como a eliminação da exigência de apresentação de documentação no caso de parametrização em canal verde.

Os objetivos de dotar o Brasil com um sistema de fluxo aduaneiro moderno e competitivo está sendo alcançado?

Estamos no caminho certo, mas longe de atingir um patamar satisfatório. A tendência é termos que buscar constantemente a melhoria, pois os países que concorrem conosco estão aprimorando os seus fluxos, o comércio internacional muda e a tecnologia avança.

Podemos esperar ainda mais modernização dos procedimentos?

Se a visão existente dos atuais líderes governamentais nesta área tiver continuidade, certamente.

Como conseguir tanta união das entidades em prol de um trabalho conjunto?

Com uma visão da qual todos possam comungar, e que engaje todos os atores da cadeia. Tal visão consiste em aumentar a competitividade do Brasil e sua participação no comércio internacional através de um sistema aduaneiro que proteja os interesses nacionais enquanto melhora a eficiência da cadeia de suprimentos das empresas que participam do comércio internacional.

Qual a importância do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas no Procomex?

O Transporte Rodoviário Internacional tem uma importância muito grande para o Comércio Exterior de nosso país e está ajudando muito para tornar a Visão proposta pela Aliança Pro Modernização do Comércio Exterior - PROCOMEX uma realidade. A ABTI tem exercido um papel de liderança na Aliança e contribuído significativamente com seu conhecimento dos processos logísticos ligados ao comércio sobre rodas. Contamos com a continuidade e o fortalecimento do apoio dado à Aliança pela ABTI.

> “Temos que buscar constantemente a melhoria, pois os países que concorrem conosco estão aprimorando os seus fluxos, o comércio internacional muda e a tecnologia avança.”

PROJETO REFORMULA LEI

ENTREVISTA COM O DEPUTADO FEDERAL JERÔNIMO GOERGEN

Jerônimo Goergen
Deputado Federal

Por que mudar a Lei?

Primeiro, preciso registrar que é um orgulho poder ser o autor de uma lei tão importante para o Brasil. A lei geral dos motoristas, para um país que optou pelo transporte rodoviário como o seu modal número um, é umas das normas que precisa fazer com que a competitividade seja estimulada, principalmente para segurança dos motoristas e redução de custos para o setor.

Assim, a lei aprovada em 2011 não levou em conta a realidade da nossa infraestrutura. Aprovamos um projeto que seria o ideal para um país que tem estradas, armazenagem, portos e logística de primeiro mundo, o que infelizmente não é a nossa realidade. Com isto, corremos o risco de colocar empregos em jogo em razão do engessamento do transporte rodoviário. Vidas, no entanto, se mantém preservadas em razão de que os novos horários são adequados na lei aprovada.

Portanto, mudar a lei se fez necessário para que a competitividade do transporte fosse assegurada e que não fosse a lei um impeditivo para o crescimento econômico do país.

Quais os benefícios desta emenda?

Os principais benefícios são o de alterar a carga horária da jornada, fazendo com que ela possa ser cumprida adequadamente, com segurança e sem aumentos de custos. Também evitando punições pelas exigências que não são disponibilizadas aos motoristas, como paradas obrigatórias sem estrutura, para que sejam exigidas e, especialmente, alterando a tolerância de peso entre eixos, fazendo com que valha a regra do Mercosul e isentando as multas aplicadas dois anos anteriores as regras.

Competitividade e segurança foram os critérios adotados para que o projeto pudesse avançar e, principalmente, a discussão democrática com o seguimento que nos deu a tranquilidade de aprovarmos uma legislação adequada aos tempos atuais.

O que falta para entrar em vigor?

O projeto retorna agora para análise da Câmara, uma vez que sofreu profundas alterações no Senado. Precisamos ter a sensibilidade dos parlamentares para agilizar a votação. O fato é que precisamos superar um momento de paralisação do Parlamento, em razão da copa e da eleição, e concluirmos a votação para tranquilizarmos o transporte rodoviário brasileiro. Os senadores entenderam por bem alterar a jornada máxima de trabalho. Pelo projeto original poderia chegar a 12 horas, mas ficou mantida em 10 horas, após acordo entre os senadores.

De acordo com o texto, a jornada diária do motorista profissional continua a ser de oito horas, com possibilidade de duas horas extras, totalizando o máximo de dez horas. O texto da Câmara permitia a extensão das horas extras, se acordada em convenção ou acordo coletivo, o que poderia levar a jornada a 12 horas. Já o tempo de direção contínua, sem intervalos, ficou como no texto enviado pela Câmara. A cada seis horas no volante, o motorista deverá descansar 30 minutos, mas esse tempo poderá ser fracionado, assim como o de direção, desde que o tempo dirigindo seja limitado ao máximo de 5,5 horas contínuas.

Atualmente, o tempo máximo de direção é de 4 horas contínuas. Acredito que as 8 horas de jornada mais as 4 horas extraordinárias que estabelecemos originalmente representam um tempo racional e adequado para as condições geográficas e de infraestrutura do Brasil. O maior responsável pelos acidentes não é a sonolência, mas as más condições das estradas e o uso indevido de estimulantes. É importante destacar que as limitações no tempo de direção são incompatíeis com as distâncias de um país continental. Isso provocou a elevação do custo do frete.

Os caminhoneiros reagiram às multas aplicadas de forma generalizada e promoveram uma grande paralisação nacional, que repercutiu diretamente no abastecimento da população. O texto aprovado no Senado ainda suprimiu as isenções de pedágio previstas no texto da Câmara. Vou trabalhar para resgatar a isenção para o eixo suspenso, já que não vejo nenhum fundamento cobrar por algo que não está rodando. Por outro lado, considero positivo o fato de alguns pontos permanecerem no texto aprovado pelos senadores. Destaco a anistia de multas aplicadas nos dois últimos anos, a melhor regulamentação dos pontos de parada e a flexibilização do transporte de cargas perecíveis e perigosas, que poderão rodar até que o motorista encontre um local seguro de descanso.

Por fim, gostaria de registrar ao longo desta trajetória, o apoio e a orientação de um empresário, amigo e verdadeiro líder que disse que é possível chegarmos a esta vitória: José Carlos Becker. Sem o aval e orientação dele não teríamos obtido o sucesso! Estou muito feliz e honrado. Escrevi meu nome no transporte de nosso país e estou contribuindo para diminuir os problemas de uma categoria que é fundamental para nossa terra e que carrega nas rodas o futuro do Brasil.

SEST SENAT OFERECE GRATUITAMENTE A ALTERAÇÃO DE CATEGORIA DA CNH PARA 50 MIL MOTORISTAS

Sest Senat / Divulgação

Pista de treinamento SEST SENAT três pontas

O Sest Senat lançou mais uma medida para suprir a falta de profissionais na área de transporte em todo o Brasil, incentivando e estimulando assim a carreira de motorista de caminhão e de ônibus.

A proposta é fornecer de forma gratuita a mudança de categoria de habilitação para 50 mil motoristas. Eles poderão passar pelos processos para alterar a categoria de B para C, D ou E, conforme as exigências do CTB (Código de Trânsito Brasileiro).

Os participantes precisam ter de 21 a 45 anos de idade, de acordo com a categoria que tentará a nova habilitação. O projeto prevê o custeio de todos os procedimentos necessários. Quem se interessar pode se inscrever pelo site www.sestsenat.org.br.

Além de estarem na faixa etária estabelecida, os interessados terão de cumprir outros pré-requisitos: ter renda familiar de até três salários mínimos, participar dos cursos de formação de motoristas oferecidos pelas mais de cem unidades do Sest Senat e assinar um termo de compromisso que irá trabalhar no setor de transporte.

O projeto está integrado ao Programa de Formação de Novos Motoristas, que oferece treinamento prático com veículos equipados com tecnologia embarcada. Nesses treinamentos oferecidos nas unidades do Sest Senat, serão utilizados simuladores de direção de última geração.

Para a seleção dos beneficiários, o Sest Senat utilizará as suas unidades de atendimento, as federações, os sindicatos e as empresas de transporte rodoviário de cargas e de passageiros.

A ação faz parte de uma estratégia nacional do Sest Senat que envolve uma série de iniciativas com o objetivo de resolver a demanda do mercado de trabalho na área de transporte. Há um deficit de motoristas de caminhão e de ônibus que precisa ser suprido para contribuir para estimular o desenvolvimento da economia do país.

Com essa iniciativa, o Sest Senat também está desempenhando o seu papel na formação de bons profissionais para atuar na área de transporte. Ao vincular a mudança gratuita de categoria da habilitação à participação de cursos nas unidades, há um incentivo à melhoria da qualificação. O Sest Senat está garantindo ao jovem a possibilidade de exercer uma profissão, cumprindo os seus objetivos institucionais de desenvolvimento profissional e social.

Outra recente ação importante para estimular a criação de mão de obra para sanar essa demanda do mercado de trabalho foi o projeto Primeira Habilitação, lançado no dia 6 de fevereiro deste ano. Essa iniciativa teve como objetivo incentivar as pessoas que não são habilitadas a tirarem a CNH, pois esse é o primeiro passo para que elas possam pensar depois em seguir uma carreira de motorista profissional.

O projeto foi direcionado a 50 mil jovens maiores de 18 anos, que também precisaram atender alguns pré-requisitos, inclusive o de se comprometer a participar dos cursos de formação inicial oferecidos pelo Sest Senat. Os participantes também precisaram assinar um termo se comprometendo a trabalhar no setor de transporte. As inscrições para o projeto Primeira Habilitação já se encerraram.

Outros detalhes podem ser conhecidos na página na internet www.sestsenat.org.br ou pelo telefone 0800 728 2891.

Fonte: Assessoria de Imprensa CNT

Siga pela estrada dos melhores resultados.

A Scania compreende os seus negócios de forma integral, oferecendo as melhores soluções para a expansão das suas atividades. Com conforto, economia de combustível e maior desempenho, os Caminhões Rodoviários Scania entregam os melhores resultados, por todas as estradas do Brasil.

Faz diferença ser Scania.

Respeite os limites de velocidade.

RISO COM

Programas de Manutenção.
Para assegurar o melhor retorno sobre o seu investimento, a Scania oferece soluções completas de manutenção para cada veículo e operação.

Scania Ecocruise.
Piloto automático inteligente que utiliza o peso do caminhão a favor da economia de combustível.

Scania Banco.
Com você a cada conquista. Faça o financiamento e o seguro de seus veículos com a garantia de uma marca de confiança.

facebook.com/ScaniaBrasil

app/ScaniaBR

SCANIA

ENTIDADES SE UNEM PARA GARANTIR SEGURANÇA NO TRÂNSITO ADUANEIRO EM URUGUAIANA

ABTI / Divulgação

Entidades de classe do município se unem para garantir maior segurança ao comércio exterior

Percebendo o cenário de insegurança que se instalou em Uruguaiana e que vem causando grande impacto ao comércio exterior, as entidades de classe do município assinaram um contrato, na manhã do dia 16 de maio deste ano, com a empresa Dfensul. O principal objetivo é garantir segurança aos veículos com cargas que transitam no entorno do Porto Seco Rodoviário, em especial no acesso à BR 290, onde há um constante número de saques.

Fizeram-se presentes no ato de assinatura do contrato, o diretor da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), José Paulo Silveira, o gerente-executivo da ABTI, Guilherme Boger, o presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Rio Grande do Sul (SDAERGS), LauriKotz, o presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Carga de Linhas Internacionais do Rio Grande do Sul (Sindimercosul), Jorge Frizzo, o gerente de operações da Elog Logística de Uruguaiana, Flávio Ança Evaristo, e o diretor da Dfensul, Homero Pereira, além de colaboradores destas entidades e imprensa.

O contrato assinado tem validade de 90 (noventa) dias, podendo ser prorrogado se a segurança, de fato, se instalar no local. As entidades estão abertas a novas parcerias que queiram ajudar nos custos das despesas e estejam dispostas a combater os furtos neste trânsito aduaneiro.

"Nossa intenção é avaliar nos próximos meses se a posição que tomamos, quanto à segurança particular nas imediações do Porto Seco, foi exitosa e ver se as autoridades públicas de segurança adotarão providências semelhantes e assim coibir e dar tranquilidade a todos os operadores de Porto em nossa cidade", comentou LauriKotz na ocasião.

Para o diretor da ABTI, José Paulo Silveira, recorrer ao uso de segurança privada em área pública, foi a forma encontrada pelas instituições ligadas ao transporte rodoviário internacional, de amenizar ou de estancar os prejuízos advindos dos seguidos saques aos veículos que transitam no local."Obviamente isso trouxe um custo. Custo este não orçado em nossos negócios o que seria um contrassenso, mas é preferível assumir o custo da segurança, evidentemente menor, para evitar o custo do saque. A ideia foi de mostrar para as lideranças da comunidade, que com atitude e ação, se resolvem os problemas e se consegue mudar o cenário apresentado", disse.

Resta agora, aos responsáveis pela segurança pública, assumir esta posição de prevenção aos furtos e roubos de cargas, hoje ocupada pela segurança privada e custeada pelas instituições que geram renda e emprego na sociedade. Não há como sustentar o panorama atual, de verdadeiro descaso com os trabalhadores e empresários do setor. Registramos nosso apelo aos órgãos públicos, para dirigir um olhar atento à questão da segurança, pois constatou-se que, com vontade e propósitos bem definidos, é possível resolver as situações adversas que se apresentam.

ABTI / Divulgação

Escolta nas imediações do viaduto de acesso à BR-290

Para denúncias, ligue: (55) 9999-8108

ADUANA PASO DE LOS LIBRES CELEBRA 160 ANOS

No dia 21 de junho de 2014, na Sede Central da Aduana Paso de los Libres, a Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI) prestigiou a solenidade realizada em comemoração aos 160 anos da Aduana Paso de Los Libres, no país vizinho Argentina.

Na data, celebraram-se as dezesseis décadas de instauração do histórico Puerto de Restauración (antigo nome da cidade de Paso de los Libres) como porto hábil para o exercício do comércio exterior.

Participaram do evento o Prefeito Municipal de Paso de los Libres, Raúl Tarabini; o administrador em exercício da Alfândega de Paso de los Libres, Raúl Antonio Romero; o Presidente do Centro de Despachantes de Aduanas (filial Paso de los Libres), Sergio Aníbal Busson; o presidente da Asociación Empleados de la Administración Nacional de Aduanas (AEANA), Guillermo Potenza; entre outras autoridades. A ABTI, na presença do gerente-executivo Guilherme Boger, e da coordenadora de assuntos internacionais Gladys Vinci, realizou a entrega do troféu "ABTI – 40 anos" ao administrador da Alfândega de Paso de Los Libres, Raul Antonio Romero.

Durante o evento, houve a inauguração da placa que marca o aniversário de criação da Aduana, onde está gravada a mensagem: "**Administrador y personal, recordando a todos aquellos que com su esfuerzo y dedicación contribuyeron ao engrandeciemento de esta Institución, verdadero símbolo de la Localidad y de la Aduana Argentina, em reconocimiento a la importancia de su insoslayable tarea de fiscalización del comercio internacional de la región**".

Como sequência à programação do evento, o diretor da ABTI Luis Alberto Garcia e os demais convidados presentes, foram recepcionados no Salão do Grupo de Artilharia, onde participaram do jantar comemorativo e prestigiaram a apresentação da história da Aduana, exibida em telões.

Autoridades da AFIP - Paso de Los Libres, Hugo Scheidler, Adm. Raul Romero, RFB (Uruguaiana-RS), Jorge Hergessel, Prefeito de Paso de Los Libres, Raúl Tarabini, Elog e ABTI

ENCONTROS

08 de Maio
São Paulo-SP

Viagens Ocasionais (Regulamento Aprovado)

Apesar de já ter sido aprovado o regulamento sobre viagens ocasionais na XII Reunião Bilateral, realizada em Santiago, em que ficou vedado o transporte de carga geral, a ANTT informou que vem recebendo algumas solicitações chilenas para este tipo de carga.

O Chile irá dar maior atenção ao tema, pedindo delegação brasileira que negue este tipo de autorização, caso ocorra.

Utilização de Veículos Acima de 28 anos

Na última Reunião Bilateral, em 2012, havia ficado acordado que os veículos com 28 anos ou mais permaneceriam habilitados até o dia 07 de dezembro de 2014, e que, a partir desta data, os mesmos seriam cancelados com o propósito de cumprir norma interna chilena.

Diante disso, a delegação brasileira propôs que este prazo seja estendido por mais dois anos, o qual obteve a aprovação do Chile.

Renovação de Licenças Originárias de Empresas Brasileiras

Os representantes do Brasil informaram que a renovação das Licenças Originárias das empresas brasileiras teve início no final de 2012, quando começaram a vencer os primeiros Documentos de Idoneidade concedidos com vigência de 10 anos. No processo de renovação tem sido mantida a mesma numeração/ano da LO, a exemplo das renovações de LC, com data de emissão atualizada e prazo de vigência renovado por 10 anos. As empresas do Brasil estão sendo convocadas a reapresentar essas LC a fim de regularizarem seus processos de renovação.

Brasil solicitou ao Chile que, na medida do possível, observe a celeridade necessária para que não haja prejuízo operacional para as empresas brasileiras.

Chile informou que não há como prorrogar as licenças que foram concedi das com vigência indefinida, mas pode se confirmar a sua emissão por e-mail.

Multas indevidas

Foi apresentado a relação de 49 empresas chilenas que possuem multas impeditivas no Brasil. Pediu-se aos representante do Chile que avise estas empresas para regularizar a situação, pois estão sob pena de suspensão de suas habilitações.

Ficou acordado que o Brasil irá contatar os representantes legais destas empresas, informando a situação e concedendo o prazo de 30 dias para regularizar a situação.

Reunião Brasil / Chile

BILATERAIS

14 e 15 de Maio
Santana do Livramento-RS

Modificação de Frota

Algumas empresas brasileiras continuam com problemas em relação à atualização de sua frota, por isso foi solicitado que quando o veículo estiver no Uruguai, vinculado ao trânsito de uma empresa brasileira e houver solicitação de inclusão em outra empresa do Brasil, o Uruguai proceda automaticamente a exclusão do trânsito da primeira empresa.

Foi solicitado que, se possível, o cancelamento de uma empresa sem representante, não impeça a retirada do veículo para inclusão em uma outra empresa, desde que a anterior não possua outras pendências.

Renovação de Licenças Originárias de Empresas Brasileiras

As empresas brasileiras estão sendo convocadas a apresentar suas Licenças Complementares com vigência para o novo período concedido a fim de regularizar seus processos de renovação. Por isso, vendo sendo solicitada ao Uruguai, com certa regularidade, a emissão desse documento.

Chile está ciente do processo de renovação das Licenças Originárias das empresas brasileiras que vêm atendendo às solicitações das emissões da LC com a possível presteza, na medida que não existam dificuldades com as referidas no tratamento vinculado ao processamento de inclusões.

Reunião Brasil / Uruguai

Acesso à informação online (TRIC)

Encontra-se disponível para consultas básicas informações de empresas habilitadas ao TRIC (nacionais e estrangeiras), via internet, pelos Organismos Competentes Argentino, Paraguaio e Uruguaio. A consulta é feita por país, com login e senha individualizados. Foi questionado se o Uruguai já possui acesso semelhante, em tempo real, para consultas.

O Chile irá divulgar o procedimento de acesso à página de consulta em matéria de licenças de empresas habilitadas ao transporte internacional rodoviário de cargas entre ambos os países, com suas respectivas frotas, mas que no momento não possui procedimento semelhante de caráter público.

Circulação de Cargas Especiais (Escolta)

A delegação brasileira informou que os operadores comunicaram a necessidade de uma custódia adicional nos casos de cargas com autorização especial de trânsito no território uruguaio. Esta custódia estaria sendo efetivada por um funcionário do MTOP que seria responsável pela execução do transporte. A preocupação reside na falta de disponibilidade de efetivo para a dita execução, já que estas exportações brasileiras estão diretamente ligadas ao agronegócio uruguaio, além da insegurança jurídica que a viagem deste funcionário dentro da cabine do caminhão possa ocasionar. Foi informado que todos os veículos que por suas características ou por das cargas transportadas excedem as dimensões autorizadas, devem solicitar uma autorização especial, onde são definidas as condições sob as quais deverá realizar-se o deslocamento.

O Uruguai expôs que o sistema de custó dias do MTOP está desenhado para cuidar ao máximo do percurso previsto pelas rodovias uruguaias para evitar o seu desgaste e controlar os pesos em pontes e outros pontos que possam apresentar problemas devido aos pesos excessivos que circulam pelos mesmos. Deixou claro que esta normativa não faz distinção entre empresas nacionais e estrangeiras. Ainda, solicitam a possibilidade de que as empresas comuniquem às delegações regionais do MTOP com antecipação a necessidade logística que este tipo de operações exige.

LOGÍSTICA COMPLETA. ESSE É O NOSSO DNA.

Está em nossa genética integrar eficiência à sua cadeia de suprimentos.

A Coopercarga oferece projetos logísticos completos e interligados para armazenagem, distribuição urbana, transferências para o Brasil e Mercosul nos mais diversos segmentos. Tudo isso para agregar mais competitividade ao seu negócio. Escolha o caminho da evolução.

Seu melhor caminho.

COOPERCARGA® LOGÍSTICA

www.coopercarga.com.br

49 3301.7000

O MERCOSUL PRECISA MODERNIZAR AS IDEIAS

MERCOSUL

Heitor José Müller, Presidente da Federação das Indústrias do Rio Grande do Sul (FIERGS)

Ao invés de promover um aprofundamento do comércio entre seus membros, o Mercosul apresenta um retrocesso no livre comércio intrarregional. A corrente de comércio brasileira (soma das exportações e importações) com os países do bloco caiu 13,4% nos quatro primeiros meses deste ano em relação ao mesmo período de 2013. O valor transacionado foi semelhante ao verificado para o ano de 2008. Dessa forma, o desenvolvimento da integração econômica com o objetivo de criar um mercado comum, conforme a instituição do Mercosul através do Tratado de Assunção, encontra-se prejudicado.

O que temos observado é que os países estão caminhando na contramão da integração. A alta no preço das commodities na última década, talvez tenha feito que muitos acreditassem que a geração de saldos comerciais estaria garantida. O crescimento do mercado consumidor interno também ajudou a diminuir a atividade exportadora como fonte de receita para muitas empresas. Diante dessa realidade, o processo de integração industrial e comercial foi esquecido.

Agora que as duas principais economias do bloco encontram dificuldades para crescer, o comércio extrabloco, uma das alternativas para escoar a produção, resta prejudicado pela falta de acordos comerciais. Da mesma forma, o comércio intrarregional, por sua vez, sofre com o baixo crescimento interno e pela adoção de políticas domésticas que contrapõem a ideia de integração, liberdade econômica e democracia.

A Argentina, na tentativa de manter os seus saldos comerciais, vem adotando uma série de medidas protecionistas desde o final da década passada, com o intuito de restringir a concorrência externa ao barrar as importações. Os setores mais prejudicados com essa política são os produtores industriais. No Rio Grande do Sul, os segmentos mais afetados são calçados, máquinas e equipamentos e têxteis.

Apesar da posição geográfica favorável, a integração do Rio Grande do Sul também vem diminuindo ao longo dos últimos anos. Isso porque, desde 2008, as exportações gaúchas para os países do bloco crescem a taxas inferiores em relação ao total. As importações também registraram o mesmo fenômeno. É importante ressaltar que a integração produtiva, capaz de gerar condições para que a produtividade seja expandida no longo prazo, deve estar pautada na diversificação e ampliação das cadeias produtivas.

Entendemos que a integração comercial nos lança a modernidade ao expandir as possibilidades de produção e consumo. Devemos, portanto, modernizar as ideias. O exemplo nós encontramos nos vizinhos. Em fevereiro deste ano, os países membros da aliança do pacífico (composta por México, Colômbia, Peru e Chile) durante a oitava cúpula da entidade assinaram protocolo adicional ao acordo marco do bloco que representou a eliminação imediata de 92% das tarifas alfandegárias. Os demais produtos, de setores considerados mais sensíveis, terão suas tarifas zeradas num prazo de 6 a 17 anos. A integração não é apenas de mercadorias, mas de capitais e serviços.

Por outro lado, no Mercosul, o protecionismo se esconde atrás de Licenças Não Automáticas de importação (LNA's) e Declarações não juramentadas antecipadas de importação (DJAIS). Essas barreiras são até mais nocivas do que as tarifas pagas pelos exportadores em países fora do bloco, pois a imprevisibilidade, burocracia e o desrespeito aos contratos em vigor são principais inimigos do planejamento empresarial e dos investimentos de longo prazo. O mundo avança na direção da abertura e da expansão das fronteiras, não do fechamento. A primeira reforma que o Mercosul precisa é a que faz a modernização das ideias.

FIERGS CIERGS SESI SENAI IEL

Sistema FIERGS

SETOR PÚBLICO E PRIVADO DINAMIZANDO O COMÉRCIO EXTERIOR

Encontro reuniu instituições privadas e governamentais

A Aliança Pró-Modernização Logística de Comércio Exterior (PROCOMEX), celebrou os 10 anos da parceria do Setor Público com o Setor Privado dinamizando o Comércio Exterior, em evento realizado no dia 26 de maio, em São Paulo.

A solenidade reuniu aproximadamente 200 pessoas, entre diretores de empresas ligadas aos processos de exportação e importação, profissionais do setor, assim como diversas autoridades da área de comércio exterior. A Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI) também participou do evento, representada pelo diretor Juan Carlos Castro Pastor, pelo gerente-executivo Guilherme Boger, e pela coordenadora de assuntos internacionais Gladys Vinci.

Diretor da ABTI Juan Castro, Secretário da RFB Carlos Barreto, Gerente-executivo da ABTI Guilherme Boger e Diretor da CNI Carlos Abijaodi

Logo após a abertura, realizada pelo diretor de Desenvolvimento Industrial da Confederação Nacional das Indústrias (CNI), Carlos Eduardo Abijaodi, deu-se início às conferências previstas na programação. A palestra inicial foi com o secretário da Receita Federal do Brasil, Carlos Alberto Freitas Barreto, que abordou a "Aliança Estratégica para a Modernização das Instituições".

Barreto parabenizou o Procomex pelo evento, e destacou a importância da criação do Portal Único de Comércio Exterior: "Estamos diante de um passo significativo para a organização dos processos do sistema aduaneiro do Brasil. Essa iniciativa envolve ações que podem ser resumidas em quatro itens: informação eletrônica, gestão de riscos, desenvolvimento da cooperação entre as várias instâncias da aduanas, além de maior segurança e cooperação entre as aduanas e as empresas".

O coordenador executivo do Instituto PROCOMEX, John Mein, trouxe exposição sobre os "10 Anos da Aliança PROCOMEX: Onde Estamos e Para Onde Vamos", apresentando as origens da entidade nesta década de atuação: "A ideia era um tripé, onde precisávamos de um Governo disposto a mudar, associações que dessem a representação política necessária, e empresas que trouxessem conhecimento específico. Não existe um milagre para mudar, existem muitas ações pequenas que representam, talvez, minutos do processo, mas que, na sua

soma, vêm transformar-se em dias de ganho em torno da nossa competitividade".

Diretor Juan Castro cumprimenta Secretário da RFB Carlos Barreto

A palestra "Atualidade e Perspectivas das Mudanças dos Processos de Comércio Exterior", proferida pelo subsecretário de Aduana e Relações Internacionais da Receita, Ernani Argolo Checcucci, serviu para esclarecer os procedimentos adotados pela RFB na importação e exportação. Ernani destacou, também, que a meta é de derrubar, ainda mais, o nível de inspeção pela Receita Federal nos processos de importação. "Isso só é possível porque as nossas ferramentas de ações de risco se aperfeiçoaram, momentos de controle se fortaleceram. Nós temos outras técnicas de exercícios da regulação de controle que nos permitem não atuar tão intensivamente no despacho e, com isso, trazer ganhos significativos logísticos, de tempos, prazo e custos", afirmou.

O encontro teve, ainda, dois painéis de discussão: o primeiro tratou sobre "O Papel dos Órgãos Anuentes na Modernização dos Processos de Comércio Exterior", que contou com as presenças de representantes da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), do Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro), do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), tendo sido moderado pelo coordenador geral de Normas e Facilitação de Comércio SECEX/MDIC, Flavio Scorza; e o segundo, sobre "Contribuições do Setor Privado na Modernização dos Processos de Comércio Exterior", conduzido pelo diretor da Sociedade Nacional da Agricultura, Paulo Manoel Protásio, e contou com as participações de representantes das empresas Embraer, EATON, American Airlines e Deicmar.

Na ocasião, o Procomex divulgou a programação do Seminário Segurança (Setity) da Cadeia Logística, para o próximo dia 25 de agosto, que contará com a participação de Lars Karlsson, pioneiro mundial no desenvolvimento do programa OEA (Operador Econômico Autorizado) e idealizador do programa STAIRWAY, implantado na Suécia. Participarão também do evento: Firmin Cusa, presidente da primeira organização privada na área de certificação de empresas em segurança que surgiu na América do Sul; e Suzanne Lemaitre, secretária executiva do BASC Business Alliance for Secure Commerce, que é responsável pela atuação da empresa em 13 países.

PROGRAMA DO EVENTO

- Conferência: **''Aliança Estratégica para a Modernização das Instituições''** com Carlos Alberto Freitas Barreto - Secretário da Receita Federal do Brasil - RFB;
- Almoço Conferência: **''10 Anos da Aliança PROCOMEX: Onde Estamos e Para Onde Vamos''**, com John Mein - Coordenador Executivo do Instituto PROCOMEX;
- Conferência: **''O Desafio da Competitividade Nacional''**, com Daniel Marteleto Godinho - Secretário de Comércio Exterior;
- Painel: **''O Papel dos Órgãos Anuentes na Modernização dos Processos de Comércio Exterior''**, com Solange Marques Coelho - ANVISA, Edilene Cambraia Soares - VIGIAGRO, Marcos Pinheiro de Sá - VIGIAGRO, EXÉRCITO BRASILEIRO, e CONFAZ;
- Conferência: **''Atualidade e Perspectiva das Mudanças e Melhorias dos Processos de Comércio Exterior''**, com Ernani Argolo Checcucci Filho - Sub Secretário de Aduana e Relações Internacionais da RFB;
- Painel: **''A Contribuição do Setor Privado na Modernização dos Processos de Comércio Exterior''**, com Claudenir Pelegrina - Embraer, Antonio Carlos Meduna - EATON, Wagner Boelli - American Airlines, Gerson Forato - Deicmar, Moderador Paulo Monoel Protasio - Benemérito da ACRJ - Associação Comercial do Rio de Janeiro.

PORTAL Siscomex

PORTAL ÚNICO DE COMÉRCIO EXTERIOR

PORTAL SISCOMEX - TRANSPARÊNCIA E EFICIÊNCIA NOS PROCESSOS E CONTROLES DE EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES

Vivenciamos a Era do Desenvolvimento, onde expressivos avanços no campo das inovações se traduzem na crescente incorporação de novas tecnologias, impactando as estruturas industriais, modificando as normas e tradições do comércio exterior. A crescente globalização rompe fronteiras e barreiras, e o conceito de reduzir tempo e custos, dando nova dinâmica na competitividade brasileira, ganha forma e dimensão através de um Portal Único.

No dia 23 de maio, o governo brasileiro deu um importante passo para a redução da burocracia e o aumento da concorrência das suas exportações. Foi lançada a página de serviços na internet que vai unificar todos os sistemas dos órgãos envolvidos nos processos de exportação e importação.

O Portal Único de Comércio Exterior integra o Plano Brasil Maior. Coordenado pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) e pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB), é uma iniciativa de redesenho dos métodos de trabalho e de desenvolvimento e integração de sistemas informatizados de controle do comércio externo, em uma abordagem "single window", que irá promover a modernização, simplificação e harmonização de rotinas, normas e procedimentos relativos às operações de impo e expo de bens e mercadorias, bem como atribuir maior rapidez, integridade da informação, previsibilidade, racionalização e segurança a esses processos.O Portal é parte do esforço do governo federal pelo aumento da competitividade da indústria nacional.

No evento comemorativo aos 10 anos do Procomex, no dia 26 de maio, o coordenador executivo do Instituto, John Mein, realizou a apresentação do Portal. Em entrevista para a ABTI, John falou que a ideia da existência de um Portal é antiga, mas ela ganhou força como resultado do trabalho da Aliança Procomex no mapeamento dos processos de exportação e na medida que surge como uma das principais propostas no Relatório de Implementação dos Processos de Exportação elaborado em conjunto pela Receita Federal do Brasil, Secex e o Instituto Procomex no primeiro trimestre de 2013. "O Portal deverá contribuir para aumentar a eficiência dos órgãos governamentais na gestão dos processos de anuência e representará um grande ganho para as empresas exportadoras e importadoras e os demais intervenientes da cadeia logística, à medida que tornará a sua interface menos burocrática e mais célere", ressalta.

Na oportunidade, o secretário da Receita Federal, Carlos Alberto Freitas Barreto,diz que o Portal Único atende as orientações da última reunião da Organização Mundial do Comércio (OMC), realizada na Indonésia, no final do ano passado, que recomendava aos países membros a criação de uma janela única para as operações de comércio exterior, de maneira a facilitar os trâmites.

Para o sub-secretário de Aduana e Relações Internacionais da Receita, Ernani Argolo Checcucci, que também participou do evento, o Procomex tem tido uma contribuição decisiva para melhorar os processos de comércio exterior no País, com uma série de resultados concretos e visíveis. "O Procomex tem sido parceiro no nosso esforço de modernização aduaneira do Brasil", reafirmou.

O modal Rodoviário Internacional de Cargas também será diretamente beneficiado com este sistema, onde se busca uma redução dos tempos de documentos apresentados e documentos exigidos por órgãos participantes. Estas são demandas que delongam a ser apresentadas.Desta forma, os próprios organismos vão poder ter acesso aos documentos disponíveis no portal, viabilizando tempo e reduçãode custos, estes que são as maiores preocupações para o transporte.É importante destacar que o Chile é um dos países que já vem utilizando um sistema semelhante ao Portal Único, o SICEX, assim como a Argentina, que está avançando com o SINTIA, sistema de antecipação de documentos que está repercutindo positivamente,

quebrando paradigmas do setor.

Para Luciano Seidler, gerente da Interflet Transporte Internacional, "Diante da situação atual do transporte, com a sanção à Lei 12.619/2012 (chamada lei do descanso),e a fiscalização em pontos isolados no Brasil deixando regiões sem competitividade com as demais, a implementação de um sistema único interligando todos os órgãos fiscalizadores tem muitas vantagens.A necessidade é urgente de ganhar tempo em desembaraços de mercadorias, gerando melhor rendimento da frota, que hoje tem um percentual de tempo parado em alfândegas em torno de 40% do tempo de viagem. O Brasil tem exemplos de países vizinhos que já estão em operação com seus sistemas, em que todos unificam informações, independentemente de onde é fiscalizado", disse.

Por dentro do SISCOMEX

O sistema Visão Integrada do Comércio Exterior – VICOMEX, parte integrante do Portal Siscomex, objetiva simplificar o monitoramento das operações de comércio exterior, facilitando a atuação dos intervenientes envolvidos nessas atividades.

O VICOMEX disponibiliza aos usuários um painel de controle de suas operações, concentrando num só ponto informações até então dispersas em diferentes módulos do Siscomex, bem como em sistemas independentes dos órgãos anuentes.

O sistema é capaz de consultar a situação de Registros de Exportação – RE, Licenças de Importação – LI, Despachos de Exportação – DE e Despachos de Importação – DI, apresentando dados como a data da última situação, o canal de parametrização, exigências administrativas e aduaneiras etc.

Duas são as modalidades de consulta existentes. A primeira, "Operações em Andamento", exibe, de forma agregada, os últimos registros em que houve mudança de status, apresentando ao interveniente a informação mais atualizada sobre o andamento de suas operações. A segunda modalidade permite ao usuário consultar RE, LI, DE e DI individualmente, ou por período, com a possibilidade de acesso ao histórico de cada uma dessas operações.

O acesso ao VICOMEX é franqueado tanto aos responsáveis quanto aos representantes legais, sempre observada as autorizações pertinentes. Resta lembrar que o VICOMEX permanece em desenvolvimento, com previsão de adição de novas funcionalidades, modalidades de consulta e dados de interesse do comércio exterior.

Quem pode acessar o sistema visão integrada

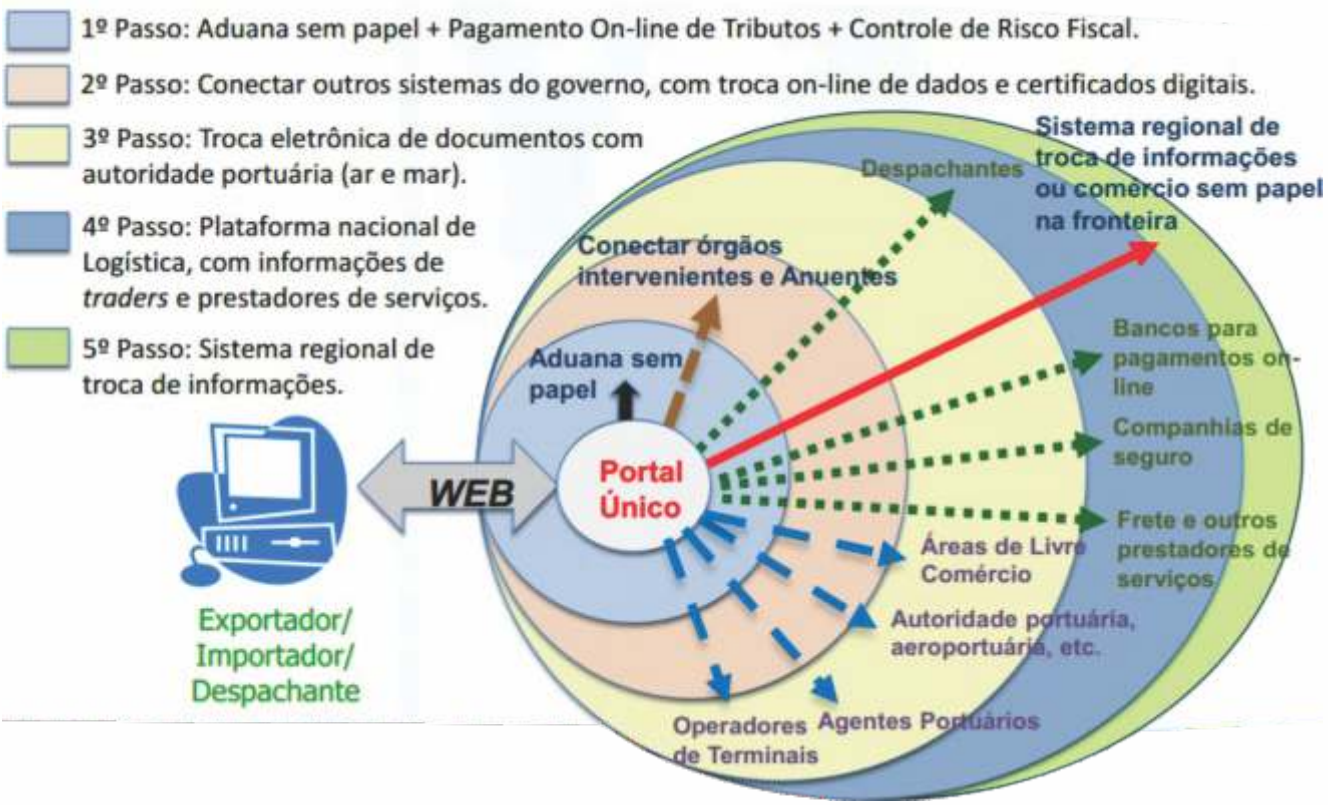
Na atual versão, o sistema Visão Integrada pode ser acessado pelos responsáveis legais e/ou representantes legais de importadores e exportadores, mediante a utilização do e-CPF.

Objetivo

Conferir maior transparência aos processos aduaneiros e administrativos, indicando responsáveis e tempos entre cada uma das etapas.

Além disso, será uma ferramenta que facilitará muito a gestão dos processos de importação e exportação pelos operadores no comércio exterior, pois dados básicos de suas operações estarão reunidos em um mesmo local.

IMPLANTAÇÃO DE UMA JANELA ÚNICA



Redução de prazos

Com o Programa, espera-se que, em 2016, os tempos para se exportar do Brasil sejam reduzidos a somente 8 diase, na importação, objetiva-se que, em 2017, os prazo médios cheguem a 10 dias, uma redução de cerca de 40%. A partir desses ganhos de tempo e dos ganhos de custos decorrentes, pretende-se que, até 2017, o Brasil figure, pelo menos, entre os 70 melhores países para se realizar operações comerciais transfronteiriças.

Além dos ganhos para o setor privado, o Programa representará um ganho de eficiência na atuação dos agentes públicos, otimizando o uso dos recursos humanos e físicos que sustentam as operações de comércio exterior.

Orgãos participantes - Portal SISCOMEX

Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB)
Secretaria de Comércio Exterior (SECEX)
Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento
Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa)
Agência Nacional do Cinema (Ancine)
Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL)
Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP)
Câmara de Comércio Exterior (CAMEX)
Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN)
Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq)
Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ)
Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM)
Departamento de Polícia Federal (DPF)
Exército Brasileiro
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama)
Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro)
Instituto Brasileiro do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN)
Ministério da Ciência e Tecnologia e Inovação (MCTI)
Ministério da Defesa
Ministério das Relações Exteriores (MRE)
Secretaria de Aviação Civil
Secretaria de Portos (SEP)
Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa)

Soluções em logística para importação e exportação nas fronteiras do Mercosul.

Empresas que precisam de mais agilidade, segurança e apoio logístico na comercialização dos países do Mercosul podem contar com as soluções integradas em logística Elog.
Aqui, sua empresa encontra soluções que englobam a logística de liberação em fronteiras em áreas alfandegadas, autorizada pela Receita Federal e intervenientes. Nossas unidades de fronteiras são as mais modernas do setor.

- **Aduanas integradas;**
- **Scanners* que reduzem em até 50% o tempo de permanência nos terminais;**
- **Operação 24 horas**;**
- **Câmara fria*;**
- **Armazenamento geral;**
- **Gestão completa em segurança.**

* Unidades de Foz do Iguaçu e Uruguaiana.
** Unidade de Foz do Iguaçu.

twitter.com/eloglogistica facebook.com/eloglogistica

Uruguaiana · Foz do Iguaçu · Jaguarão · Santana do Livramento
Conheça todo o potencial Elog em **www.eloglogistica.com.br**

A LEI N. 12.619, A REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA

> O texto [da Lei 12.619/2012] pode não ser perfeito, mas traz diretrizes básicas fundamentais para que as relações trabalhistas no segmento de transporte atinjam um novo patamar de evolução.

Narciso Figueirôa Junior
Advogado

A Lei n. 12.619, de 30 de abril de 2012, publicada no DOU de 02/05/2012 nasceu de uma grande discussão na sociedade e da carência de ser criar um regramento específico na legislação sobre a profissão do motorista, com direitos e deveres inerentes a sua atividade.

A discussão sobre o pagamento ou não de horas extras para motoristas de caminhões e ônibus é antiga e a jurisprudência sobre a matéria, muitas vezes amparada em certos preconceitos, criou uma insegurança jurídica para patrões e empregados.

A via coletiva para dar tratamento específico para o tema não foi suficiente para solucionar as controvérsias jurídicas existentes.

Dizemos que a Lei 12.619/2012 é especial, pois é fruto de um consenso histórico entre a CNT - Confederação Nacional do Transporte e a CNTTT – Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres com a participação do Ministério Público do Trabalho, através da Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região (Brasília). E como todo grande entendimento houve concessões recíprocas para que o texto final aprovado pudesse buscar um equilíbrio entre as pretensões das classes econômica e profissional e os interesses da sociedade.

O texto pode não ser perfeito, mas traz diretrizes básicas fundamentais para que as relações trabalhistas no segmento de transporte atinjam um novo patamar de evolução.

A Lei 12.619/2012 dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a CLT e a Lei n.9.503/1997, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional.

Em seu artigo 1º, a Lei 12.619/2012 dispõe ser livre o exercício da profissão de motorista, atendidas as condições e qualificações profissionais nelas estabelecidas, prescrevendo que integram a referida categoria profissional os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a atividade mediante vínculo empregatício, nas atividades ou categorias econômicas de transporte rodoviário de passageiros e transporte rodoviário de cargas.

Fica claro que a nova lei trata da profissão do motorista com vínculo empregatício na condução de veículos comerciais de transporte de cargas ou de passageiros em estradas pavimentadas ou não ou em vias públicas urbanas.

De acordo com o artigo 2º, são direitos dos motoristas profissionais, além dos direitos sociais previstos nos artigos 6º a 11 e dos direitos da seguridade social de que tratam os artigos 194 a 204 da Constituição Federal, os seguintes: I- acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, em cooperação com o poder público; II- atendimento profilático, terapêutico e reabilitador, por intermédio do SUS, em relação às enfermidades que mais os acometam, nos termos de levantamento oficial; III- não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções; IV- receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no efetivo exercício da

profissão; V- jornada de trabalho e tempo de direção, controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador; VI- seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos pessoais inerentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou em valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

No que tange ao direito mencionado no inciso III, do artigo 2º, da nova lei, vale destacar que nos casos de culpa do motorista, devidamente comprovada, fica autorizada a sua responsabilização, desde que tenha sido acordada formalmente, nos termos do parágrafo 1º, do artigo 462 da CLT.

A proteção do Estado contra ações criminosas (inciso IV, do artigo 2º) trata-se do direito à segurança pública, já previsto no artigo 144 da Constituição Federal como dever do Estado e direito de todo cidadão. Não há dúvidas que a profissão de motorista, assim como outras não menos relevantes, merece maior atenção do Estado no sentido de oferecer segurança nas estradas e vias urbanas, combatendo o roubo de cargas, uma das chagas do transporte rodoviário que, infelizmente, grassa em todo o país.

No inciso V, do artigo 2º, da nova lei, encontra-se bem delineada a distinção necessária entre a jornada de trabalho e o tempo de direção. A primeira relativa aos motoristas profissionais com vínculo empregatício e o segundo aplicável a todo e qualquer motorista, seja empregado de empresas nacionais ou estrangeiras, bem como ao motorista autônomo de veículos de transporte de cargas ou de passageiros.

Com o advento da nova lei passou a ser obrigação do empregador controlar a jornada de trabalho do motorista empregado por meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos ou através de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de serviço externo.

Desta forma, não há mais possibilidade de se invocar o disposto no inciso I, do artigo 62, da CLT, para o motorista, valendo destacar que o referido dispositivo não foi revogado pela Lei n.12.619/2012, ficando a sua aplicação para outras funções e circunstâncias onde o labor for externo incompatível com a fixação de horário de trabalho, o que não é mais a hipótese do motorista profissional.

Como já afirmado, a mencionada lei, em seu artigo 3º, trouxe alterações importantes na CLT, acrescentando os artigos 235-A a 235-H, bem como altera a redação do artigo 71 consolidado, para incluir o parágrafo 5º, de aplicação específica para o transporte coletivo de passageiros.

O artigo 235-B passa a elencar os deveres do motorista profissional que são os seguintes: I- estar atento às condições de segurança do veículo; II- conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e com observância aos princípios de direção defensiva; III- respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso; IV- zelar pela carga transportada e pelo veículo; V- colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública; VI (vetado); VII- submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado.

Dispõe ainda o parágrafo único do artigo 235-B que a recusa do empregado em submeter-se ao teste e ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII, do mesmo dispositivo, serão consideradas infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei. A redação permite a aplicação de sanções disciplinares e dependendo das circunstâncias o enquadramento no artigo 482, letras "b", "f" ou "h", da CLT, sendo evidente que dirigir embriagado ou sob efeito de drogas pode acarretar outras consequências de ordem penal, civil e administrativa.

Merece destaque a inclusão no inciso VII, do artigo 235-B, da possibilidade de criação pelas empresas de programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, medida preventiva de grande alcance social, para que se possa inclusive identificar os casos de dependência.

É certo que a matéria relativa à submissão do empregado a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica pode gerar alguma celeuma, mas não se pode obter mais segurança nas estradas e nas vias urbanas, restringindo a aplicação do referido dispositivo legal. Trata-se de hipótese onde o interesse maior da sociedade deve prevalecer sobre o interesse individual.

O artigo 235-C dispõe que a jornada de trabalho do motorista profissional será a estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenções coletivas de trabalho (oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, nos termos do artigo 8º, inciso XIII, da CF). Diante das dificuldades em se estabelecer um limite específico para a jornada de trabalho do motorista optou-se pela regra geral, também prevista no artigo 58 da CLT, assim como a permissão de prorrogação da jornada de trabalho por até 2 (duas) horas extraordinárias (par.1º, do artigo 235-C), previsão já contida no artigo 59 consolidado.

A lei estabelece ainda um intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas, nos termos do parágrafo 3º, do artigo 235-C. Em relação aos intervalos inter e intrajornada, nenhuma novidade, pois a CLT já os prevê como regra geral nos artigos 66 e 71. A novidade fica para o repouso semanal de 35 (trinta e cinco) horas, como regra geral para o motorista profissional e de 36 (trinta e seis) horas para aquele que se ativa em viagens de longas distâncias (artigo 235-E, par.1º). Neste tópico, algumas ponderações são necessárias.

O descanso semanal remunerado de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas, preferentemente aos domingos, é um direito do trabalhador, previsto no artigo 67

da CLT e regulamentado pela Lei 605, de 05/01/1949 e Decreto 27.048, de 12/08/1949, com possibilidade de perda da remuneração, quando, sem motivo justificado, o empregado não tiver trabalhado durante toda a semana anterior, cumprindo integralmente o seu horário de trabalho (art.6º, da Lei 605/1949). Nos termos do artigo 7º, inciso XV, da Constituição Federal, a determinação de que as folgas devem ser aos domingos, salvo motivo de conveniência ou necessidade imperiosa do serviço, não é mais exigível.

Estabelece ainda o artigo 235-C, em seu parágrafo 4º, que as horas extraordinárias serão pagas com acréscimo estabelecido na Constituição Federal (50%, no mínimo) ou mediante instrumentos de acordos ou convenções coletivas de trabalho, aplicando o adicional de 20% sobre a remuneração para o trabalho noturno (par.5º do mesmo dispositivo).

Em seu parágrafo 6º o artigo 235-C trata de um acordo de compensação de horas onde o excesso de horas de trabalho em um dia poderá ser compensado, pela correspondente diminuição em outro dia, desde que haja previsão em acordos ou convenções coletivas, observadas as regras previstas na CLT.

O parágrafo 2º do artigo 235-C traz uma importante inovação na CLT aos dispor que será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, "espera" e descanso.

Em relação aos períodos de refeição, repouso e descanso, nenhuma novidade, posto que a própria CLT já os considera como não computados na jornada de trabalho. A grande novidade trazida pela nova lei está na figura do "tempo de espera", assim definido no parágrafo 8º, do referido artigo, como sendo as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga e descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extraordinárias.

O "tempo de espera" não computado na jornada normal de trabalho encontra-se em consonância com a regra geral contida na CLT, em seu artigo 4º, de que considera-se como de serviço efetivo o período em que o empregado esteja à disposição do empregador, aguardando ou executando ordens, "salvo disposição especial expressamente consignada". Tal exceção, expressamente consignada no novo artigo 235-C, em seu parágrafo 8º, aplicada ao motorista que atua no transporte rodoviário de cargas, veio ao encontro da necessidade de se estabelecer um regramento para uma situação muito peculiar da atividade que são as horas de espera para carregamento e descarregamento dos veículos em embarcadores e destinatários das mercadorias, bem como em barreiras fiscais e alfandegárias.

Vale destacar que o parágrafo 8º, do artigo 235-C, estabelece que são consideradas "tempo de espera" as horas que excederem à jornada normal de trabalho, ou seja, trata-se de situação peculiar com previsão específica na lei e que deve ter tratamento de exceção, ou seja, somente devem ser assim consideradas as horas além do horário normal de trabalho.

Dispõe ainda o parágrafo 9º, do artigo 235-C, que as horas relativas ao período do "tempo de espera" serão "indenizadas" com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento), ou seja, tal pagamento não repercutirá em nenhuma outra verba trabalhista ou previdenciária, haja vista a sua nítida natureza jurídica indenizatória.

O tempo de espera é a grande novidade trazida para a CLT, pela Lei 12.619/2012, baseada em experiência de outros países, visando dar tratamento diferenciado ao motorista profissional em função das características próprias de sua atividade.

Todavia, em que pese a nova lei dispor que o tempo de espera do motorista profissional não se computa na jornada de trabalho e deve ser indenizado (sem demais repercussões) com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento), recomenda-se que não haja abusos ou desvirtuamento na aplicação prática desse instituto, não sendo possível aplicá-lo no lugar dos repousos ou em períodos de descanso do trabalhador ou, ainda, em hipóteses não previstas pela lei, haja vista que a sua interpretação deve respeitar os princípios da razoabilidade e da boa fé.

A Lei 12.619/2012, ao inserir na CLT o artigo 235-D, dá um tratamento diferenciado para quem labora em viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, devendo ser observadas as seguintes diretrizes: I- intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas de tempo ininterrupto de direção, podendo ser fracionados o tempo de direção e o de intervalo de descanso, desde que não completadas as 4 (quatro) horas ininterruptas de direção; II- intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo coincidir ou não com o intervalo de descanso do inciso I; III- repouso diário do motorista obrigatoriamente com o veículo estacionado, podendo ser feito em cabine leito do veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em hotel, ressalvada a hipótese da direção em dupla de motoristas prevista no par.6º, do artigo 235-E.

Especificamente para o transporte rodoviário de cargas em longas distâncias o artigo 235-E estabelece que, além das regras previstas no artigo 235-D, anteriormente mencionadas, devem ser obedecidos os seguintes repousos: a) nas viagens com duração superior a uma semana, o descanso semanal será de 36 (trinta e seis) horas de repouso por semana trabalhada ou fração semanal trabalhada, podendo o gozo ocorrer no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou em seu domicílio, salvo

se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido descanso; b) permissão do fracionamento do descanso semanal em 30 (trinta) horas mais 6 (seis) horas a serem cumpridas na mesma semana e em continuidade de um período de repouso diário; c) dispensa do serviço para o motorista que ficar fora da base da empresa com o veículo parado por tempo superior à jornada normal de trabalho, exceto se for exigida permanência junto ao veículo, hipótese em que o tempo excedente à jornada será considerado de espera; d) nas fiscalizações em barreiras ou aduanas de fronteira, o tempo parado que exceder a jornada normal será computado como tempo de espera e será indenizado na razão de 30% (trinta por cento) sobre o salário-hora normal; e) em casos de força maior, devidamente comprovado, permissão de excedimento da jornada de trabalho do motorista profissional pelo tempo necessário para sair da situação extraordinária e chegar a um local seguro ou ao seu destino; f) jornada de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso, em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique, desde que prevista em convenção ou acordo coletivo de trabalho; g) remuneração de 30% sobre a hora normal ao motorista que viajar em dupla no mesmo veículo, em relação ao tempo em que estiver de repouso no veículo em movimento, observado o repouso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo, se na cabine leito, com o veículo estacionado; h) proibição de remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação às normas da CLT; i) possibilidade de regulamentação de jornadas especiais, remuneração, benefícios, atividades acessórias e demais condições de trabalho através de acordos e convenções coletivas de trabalho, desde que não sejam prejudiciais à saúde e à segurança do trabalhador.

Assim como o tempo de espera representa uma novidade trazida com a nova lei, o legislador criou a figura do "tempo de reserva", assim entendido como sendo o tempo de repouso dos motoristas que trabalham em dupla, se revezando na direção do caminhão. Diferentemente do tempo de espera onde os 30% (trinta por cento) sobre a hora normal são indenizados, no "tempo de reserva" a hora normal é "remunerada" em 30% (trinta por cento).

Embora a Lei 12.619/2012 trate da profissão de motorista é curioso observar que o parágrafo 10º, do artigo 235-E, aduz que não será considerado como jornada de trabalho nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração o período em que o motorista ou o "ajudante" ficarem espontaneamente no veículo usufruindo do intervalo de repouso diário ou durante o gozo de seus intervalos intrajornadas. A menção ao "ajudante" se justifica, pois não raro o motorista de viagens de longas distâncias se faz acompanhar de um ajudante de carga e descarga, sendo certo que, nessas circunstâncias, esse trabalhador está submetido às mesmas situações peculiares da atividade profissional do condutor, pelo que também a ele podem ser aplicadas, por analogia, algumas regras contidas na nova lei, como por exemplo, o tempo de espera.

Outra importante inovação trazida pela nova lei é a contida no parágrafo 11, do artigo 235-E que regula a situação muito comum na região norte do país, onde os veículos de transportes são conduzidos através de embarcações fluviais. Nesses casos, desde que a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no parágrafo 3º, do artigo 235-C (intervalo de 1 hora para refeição e 11 horas a cada 24 horas), esse tempo não será considerado como jornada de trabalho, a não ser o tempo restante, que será considerado de espera.

Sobreleva ressaltar que a nova lei prestigia a negociação coletiva como forma supletiva de regulamentação de algumas condições de trabalho específicas para determinadas especialidades de transporte rodoviário de cargas. Nesse passo, vale destacar os seguintes dispositivos que mencionam a opção de acordo ou convenção coletiva de trabalho: artigo 2º, parágrafo único (ampliação do valor mínimo da cobertura do seguro obrigatório); artigo 235-C, "caput" (jornada diária de trabalho); artigo 235-C, par.4º (ampliação do adicional de horas extras); artigo 235-C, par.6º (acordo de compensação de horas); artigo 235-F (jornada de 12X36); artigo 235-H (outras condições específicas de trabalho, desde que não prejudiciais à saúde e à segurança do trabalhador).

O artigo 5º da Lei 12.619/2012 traz alterações na Lei 9.503, de 23/09/1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para acrescentar os artigos 67-A a 67-D, tratando do tempo de direção ou de condução, assim entendido como sendo o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em curso entre a origem e o seu destino (parágrafo 4º, do artigo 67-A) e dos períodos de descanso obrigatórios.

Tais alterações são necessárias para que a regra do tempo de direção ou de condução seja aplicada a todo e qualquer motorista profissional, seja ele empregado de empresas nacionais ou estrangeiras, bem como aos Transportadores Autônomos de Cargas, assim definidos pela Lei 11.442, de 05/01/2007, em seus artigos 2º, inciso I e 4º, parágrafos 1º e 2º. De nada adiantaria haver alterações na CLT para tratar de tempo de direção e jornada de trabalho, obrigando apenas os motoristas profissionais empregados, deixando os milhares de transportadores autônomos de cargas sem a obrigação do cumprimento de um limite máximo de horas ao volante.

Nesse sentido, dispõe o artigo 67-A do Código de Trânsito Brasileiro, com a redação dada pela nova lei, ser vedado ao motorista profissional na condução de veículos de transporte e de condução escolar, transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso

bruto total superior a 4.536 kg, dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas.

Dispõe o referido artigo, em seu par.1º, que deve ser observado um intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas ininterruptas na condução dos veículos anteriormente mencionados, sendo facultado o fracionamento do tempo de direção e do intervalo de descanso, desde que não completadas 4 (quatro) horas contínuas no exercício da condução.

Admite-se, em situações excepcionais e desde que não comprometa a segurança rodoviária, a prorrogação do tempo de direção por mais 1 (uma) hora, de modo a permitir que o condutor, o veículo e sua carga cheguem a lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados (par.2º).

Exige o referido artigo, em seu par.3º, que o condutor observe um descanso mínimo de 11 (onze) horas dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, podendo ser fracionado em 9 (nove) horas mais 2 (duas), no mesmo dia. O descanso pode ser feito no interior do próprio veículo, desde que este seja dotado de locais apropriados para a natureza e a duração do descanso exigido.

O parágrafo 5º, do artigo 67-A do CTB traz uma relevante alteração que visa aumentar a segurança nas estradas, ao exigir que o condutor somente inicie a viagem com duração maior que 24 (vinte e quatro) horas, após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no par.3º (11 horas de descanso dentro do período de 24 horas).

A nova lei define como início de viagem, para fins do previsto no parágrafo 5º, a partida do condutor logo após o carregamento do veículo, considerando-se como continuação da viagem as partidas nos dias subsequentes até o destino.

Além disso, ela prevê a proibição ao transportador de cargas ou passageiros, embarcador, consignatário, operador de terminais, operador de transporte multimodal ou agente de cargas, permita ou ordene a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza o veículo sem a observância do repouso de 11 (onze) horas dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas.

Dispõe o artigo 67-C que o controle do tempo de direção ou condução é responsabilidade do motorista profissional, respondendo pela não observância dos períodos de descanso, inclusive quanto às penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/1997).

Além disso, a Lei 12.619/2012 incluiu o inciso XXIII, no artigo 230 do CTB, para considerar infração grave e sujeita a multa e medida administrativa (com possibilidade de retenção do veículo), a condução em desacordo com as condições estabelecidas no artigo 67-A, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou de passageiros.

Por fim, em seu artigo 9º, dispõe a lei em exame que as condições sanitárias e de conforto nos locais de espera dos motoristas de transporte de cargas em pátios do transportador, embarcador, consignatário, operador de terminais, operador intermodal ou agente de cargas, aduanas, portos marítimos, fluviais, secos e locais para repouso e descanso, inclusive dos motoristas de transporte de passageiros terão que respeitar o disposto nas Normas Regulamentadoras do Ministério do trabalho e Emprego, dentre outras.

O artigo 8º trazia a relevante modificação no artigo 2º, da Lei 11.079, de 30/12/2004, que institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública, para incluir o parágrafo 5º, afastando as vedações contidas no par.4º dessa última lei citada, quando a celebração e contrato de parceria público-privada tivesse por objeto a construção ou a implantação de pontos de parada em rodovias sob administração direta da União, dos Estados ou do Distrito Federal, para o estacionamento de veículos e descanso dos motoristas. Já o artigo 10 também obrigava a adequação dos contratos de concessões de rodovias outorgadas aos concessionários para que fossem construídos os estacionamentos de veículos, situados a intervalos menores que 200 (duzentos) quilômetros entre si.

A justificativa para os referidos vetos foi a de que a proposta acarretaria novas obrigações aos concessionários de rodovias, o que poderia ensejar o reequilíbrio dos contratos e o consequente aumento de tarifas cobradas nos pedágios, bem como a utilização do regime de parcerias público-privadas deve se limitar a projetos que exijam recursos vultosos e contratos de longo prazo, os quais permitam a amortização dos valores investidos.

Entendemos que a construção dos pontos de parada ao longo das rodovias, com estacionamentos adequados e com condições de higiene e segurança aos motoristas profissionais é medida urgente, tão importante quanto a definição de intervalos para repousos e limites de tempo de direção e jornada de trabalho, devendo integrar as ações e políticas governamentais do Estado, em nome da segurança nas estradas, cujo interesse está acima de eventuais reequilíbrios contratuais com a administração pública.

A Lei 12.619/2012 representa um avanço sem precedentes nas relações entre capital e trabalho e traz um novo regramento à profissão de motorista, contendo direitos e obrigações que deverão ser observados por todos os interessados.

Trata-se de uma lei que, antes de sua publicação, foi amplamente discutida entre as categorias econômica e profissional com a participação do Ministério Público do Trabalho e contando com o apoio de diversos parlamentares, o que eleva a responsabilidade na sua interpretação e aplicação.

Narciso Figueirôa Junior
Advogado OAB 107.330/SP
Assessor Jurídico da FETCESP e do SETCESP

LEI DO MOTORISTA

Sr. João Pierotto Neto
Ex-Presidente e Assessor Técnico do SETCERGS

A Lei 12.619/2012, mais conhecida como a Lei do Descanso, que tenta regulamentar o profissional do volante é importante e principalmente, necessária.

Esta Lei, que já sofreu várias alterações no Congresso, hoje é denominada PL 4256, agrupando vários PLs que tratam da mesma matéria. A Lei nasceu focando a redução de acidentes de trânsito no País dando a impressão para a sociedade, que o caminhão e o ônibus são os maiores causadores destes incidentes.

Para um setor de vital importância para a economia do País, a regulamentação já vem com atraso. Porém, faz-se necessária muita cautela na formatação tendo em vista à complexidade do tema.

O sistema logístico e operacional em nosso País é diferenciado em cada Estado, face as suas múltiplas características econômicas e suas dimensões geográficas, dificultando ainda mais o debate sobre a regulamentação que consiga ser atendida pelas partes envolvidas.

O Transporte Rodoviário de Cargas, setor mais afetado com a nova lei, é o que mais tem necessidade de adaptação. É praxe a criação de novas leis, muitas vezes por parte de quem não conhece plenamente as atividades, tornando-as inócuas e inexeqüíveis, por isso há necessidade do amplo entendimento e debate antes da aplicação.

O País já paga um alto preço pelo custo logístico. A falta de investimentos adequados em infraestrutura é um dos principais problemas.

A própria Lei do Descanso foi promulgada determinando o tempo de descanso para o motorista, mas não indica os pontos de parada para o seu repouso e para que ele possa cumprir a lei. Os pontos de paradas existentes nas rodovias do País são os postos de combustíveis de propriedade privada, que não tem compromisso nenhum de ter estacionamento para quem não é seu cliente.

Outro grande obstáculo que a Lei enfrenta é a fiscalização para o cumprimento da mesma. A nova Lei envolve o Ministério do Trabalho, no que se refere à jornada de trabalho, e o tempo de direção, tem abrigo no Código de Transito Brasileiro. Não há efetivo para uma fiscalização em massa.

O resultado é que as empresas mais conhecidas e organizadas são as mais visitadas ou fiscalizadas. O grande contingente ficará livre de atuação, praticando uma concorrência desleal e a continuidade na prática da jornada de trabalho e o tempo de direção em excesso.

Nas empresas conhecidas pelo mercado, os custos administrativos para os controles terão um aumento significativo, que obviamente deverá ser repassado ao cliente, aumentando ainda mais a concorrência desleal.

São aproximadamente 2,5 milhões de caminhões de carga circulando em todos os cantos do País. Será exagero dizer que a grande maioria nunca será fiscalizada?

A legislação, como já falei, vem em boa hora e até com certo atraso, porque traz também muitos benefícios, desde que não venha repleta de penduricalhos e de difícil aplicação.

As empresas são favoráveis e apoiam a regulamentação, porque assim poderão exercer sua atividade com mais segurança jurídica nas relações de trabalho, que hoje não têm.

O profissional do volante terá uma qualidade de vida melhor e muitos acidentes de trânsito, com o envolvimento de caminhões, serão evitados.

Com certeza deverá haver uma mudança de comportamento por parte de alguns embarcadores e clientes recebedores, que fazem do caminhão o depósito de seus produtos e, não raros, levam o dia inteiro para carregar ou receber uma carga.

Em fim, trata-se da regulamentação de uma atividade valorosa, necessária e imprescindível para o País.

O que se espera é que tenhamos um amplo debate com as categorias envolvidas para que o Sistema Rodoviário de Cargas não fique engessado ou mais uma lei que não seja possível cumprir.

Na certeza que empregador e empregado comungam a mesma vontade de uma normatização favorável para ambas as partes, ficamos no aguardo e na expectativa que o fator técnico, jurídico e viável seja aplicado.

“O que se espera é que tenhamos um amplo debate com as categorias envolvidas para que o Sistema Rodoviário de Cargas não fique engessado ou mais uma lei que não seja possível cumprir.”

DBSYSTEM

É DESTAQUE EM INOVAÇÃO DE SISTEMAS INTEGRADOS

A história da empresa nasce junto a criação do Centro Unificado de Fronteira, quando surgiu a necessidade do desenvolvimento de um sistema que interligasse a prestação de serviços de ingresso, registro, permanência, serviços de apoio, liberações administrativas, saídas dos veículos do transporte internacional de cargas, gestão de comércio exterior e pedágio de veículos. "Foi aí que começamos a trabalhar no desenvolvimento e implantação desse sistema no CUF", informa o diretor técnico da DB System, Marco Muller.

SISTEMA PROPULSOR

Além de prestar serviços de T.I na fronteira entre o Brasil e Argentina, a empresa já está atuando em vários pontos do Brasil e países do Mercosul.

Como novidade, a DB System está lançando o ProPulsor Cooperativa. Esse software oferece às cooperativas a oportunidade de crescer e profissionalizar seus processos, atuando de forma competitiva e atendendo requisitos de legislação, fortalecendo os princípios do cooperativismo.

Em setembro de 2014, será lançado o Sistema Propulsor Transportadora com módulo ERP completo, além dos demais módulos TMS do transporte nacional e internacional. Mais informações poderão ser obtidas no site www.propulsor.net.br e www.dbsystem.com.br.

Acreditando na qualidade de um trabalho realizado com dedicação e comprometimento, iniciou-se em março de 2011, um programa interno denominado "SGQ – Sistema de Gestão da Qualidade",que possibilitou a certificação pela norma ISO 9001, visando melhorar a participação no mercado e buscar a total satisfação dos seus clientes. Esse sistema de gestão dá a estrutura necessária para monitorar e melhorar o desempenho dos serviços oferecidos.

A DBSystem busca tornar-se referência no segmento de TI como fornecedora de softwares de alto valor agregado para empresas de Logística, Transportes e Recintos Aduaneiros.

Para alcançar todos esses objetivos a empresa busca a capacitação e aplicação do conhecimento tecnológico, estabelecendo relações éticas e transparentes e valorizando a sua força de trabalho.

SAIBA MAIS

ERP (Sistema integrado de gestão empresarial): integração de todos os dados e processos de uma organização em um único sistema.

Abrange:

- Finanças;
- Contabilidade;
- Recursos humanos;
- Fabricação;
- Marketing;
- Vendas;
- Compras.

TMS (Sistema de Gestão de Transporte e Logística): permite controlar toda a operação e gestão de transportes de forma integrada.

O sistema tem como finalidade identificar e controlar os custos inerentes a cada operação, sendo importante identificar e medir os custos de cada elemento existente na cadeia de transporte, a qual envolve não só o veículo em si, mas também a gestão dos recursos humanos e materiais, o controle das cargas, os custos de manutenção da frota e índices de discrepâncias nas entregas, bem como as diversas tabelas de fretes existentes (peso, valor, volume) apresentando o modelo que melhor se ajusta.

Marco Muller, diretor da DB System

PROPULSOR | PROPULSOR COOPERATIVA | PROPULSOR ADUANEIRA | PROPULSOR TRANSPORTADORA

Mkt OnixSat

TranspSul
Visite a OnixSat
15, 16 e 17
JULHO
Porto Alegre/RS

A EVOLUÇÃO

da linha OnixSmart

Conheça a melhor Solução em Rastreamento, disponível nas versões Híbrida ou GPRS

Produto aprovado CESVI BRASIL

- Envie e receba mensagens de texto livre;
- Tenha Inteligência Embarcada e dados de Telemetria;
- Analise Relatórios Gerenciais, Relatórios de Condução/Infração;
- Aproveite os benefícios do Módulo Logístico;
- Saiba informações do seu veículo com o Controle de Manutenções;
- Rastreie e se comunique com o veículo a qualquer hora e lugar.

MAIOR REDE DE ASSISTÊNCIA TÉCNIA PRÓPRIA
Com unidade em SANTOS/SP
76 Oficinas em todo Brasil

25 DE JULHO. DIA DO MOTORISTA.
Parabéns a todos os profissionais que transportam sonhos e escrevem sua história no asfalto.

+55 (43) 3374.3822
vendas@OnixSat.com
www.OnixSat.com

Rastreamento Ideal,
Comunicação Global

Onix SAT

INTEGRANTE DA COMJOVEM URUGUAIANA É DESTAQUE NO PGQP

Giovane Lindemayer de Oliveira, PM Despachos Aduaneiros

O Comitê Regional de Uruguaiana, do Programa Gaúcho de Qualidade e Produtividade – PGQP/RS, realizou no dia 05 de junho o "Café da Qualidade", na sede da Associação Uruguaianense de Administradores (AURA).

Na oportunidade, foi entregue ao integrante da Comjovem Uruguaiana, Giovane Lindemayer de Oliveira, colaborador da PM Despachos Aduaneiros e Representações, o diploma de participação na etapa de autoavaliação do SAG 2013, do PGQP.

Este programa é considerado um dos maiores patrimônios gaúchos na disseminação da qualidade e melhoria da gestão das organizações. Foi mencionado, inclusive, na Agenda 2020, como um dos principais acontecimentos do Estado em sua década de criação. Atualmente, envolve mais de 9,5 mil organizações, entre iniciativa privada, órgãos públicos e terceiro setor, e cerca de 1,3 milhão de pessoas relacionadas com a Gestão da Qualidade.

Nestes 20 anos, o PGQP construiu uma rede de 80 comitês setoriais e regionais, permeando o estado do Rio Grande do Sul e diversos setores da economia gaúcha. Centenas de exemplos e frentes de atuação de grande relevância têm servido, inclusive, como motivação e referencial para outros estados brasileiros.

Fazer a diferença em um mercado altamente competitivo e globalizado em que as distâncias deixaram de existir por meio do comércio eletrônico, onde produtos e serviços estão cada vez mais inovadores, bem como, atender clientes ainda mais exigentes serão os grandes desafios das organizações no futuro. É neste cenário que o Comitê Regional de Uruguaiana quer estar atuando, fortalecendo parcerias com empresas e organizações, apoiando e preparando líderes, gestores e profissionais, com um alto nível de capacitação técnica, por meio de cursos e treinamentos dos sistemas de avalições (SAG, SAGS e SAGRI), participação em eventos (Reunião da Qualidade e Congresso Internacional) e visitas técnicas.

INVESTIDORES COMJOVEM

Qbox
TIPLER
P.M. DESPACHOS ADUANEIROS E REPRESENTAÇÕES LTDA.
HOFF

A linha de caminhões que leva sua empresa mais longe está mais perto do que você imagina.

Rentabilidade, conforto, robustez e segurança, com a vantagem da melhor relação custo x benefício do mercado. Tudo que o seu negócio precisa, você encontra em um Mercedes-Benz. Passe em um dos mais de 150 concessionários autorizados espalhados pelo Brasil e conheça de perto nossa linha de caminhões.

Respeite os limites de velocidade.

Mercedes-Benz, marca do Grupo Daimler.

www.mercedes-benz.com.br
CRC: 0800 970 90 90

Mercedes-Benz
A marca que todo mundo confia.

FLUXO DO TRIC

MAIO 2014

Fluxos de caminhões carregados do Transporte Rodoviário de Cargas nos principais pontos de fronteira

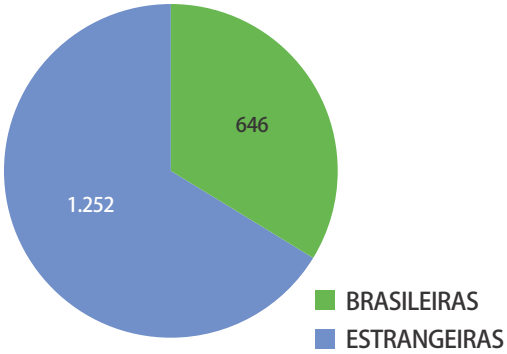
Pontos de Fronteira	Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês anterior com mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses / 12 meses anteriores		
Porto	jan-mai/13	jan-mai/14	Variação	abril/14	mai/14	Variação	mai/13	mai/14	Variação	jun/13-mai/14	jun/12-mai/13	variação
Aceguá - BR / Acegua - UY												
Importação	495	977	97,37%	170	366	115,29%	91	366	302,20%	1.701	1.479	-21,17%
Exportação	270	274	1,48%	43	60	39,53%	51	60	17,65%	747	651	13,02%
Total	765	1.251	63,53%	213	426	100%	142	426	200%	2.448	2.130	-11,539%
Barra do Quarai - BR / Bella Unión - UY												
Importação	19	6	-68,42%	2	1	-50%	14	1	-92,86%	39	29	15,01%
Exportação	717	792	10,46%	106	105	-0,94%	173	105	-39,31%	1.485	1.171	14,75%
Total	736	798	8,42%	108	106	-1,85%	187	106	-43,32%	1.524	2.130	14,93%
Chuí - BR / Chuy - UY												
Importação	3.508	4.677	33,32%	686	988	**44,02**%	802	988	23,19%	12.299	8.430	34,48%
Exportação	6.056	6.008	-0,79%	1.160	1.480	27,59%	1.539	1.480	-3,83%	16.059	15.609	2,88%
Total	9.564	10.685	11,72%	1.846	2.468	33,69%	2.341	2.468	5,43%	28.358	24.039	17,97%
Jaguarão - BR / Rio Branco - UY												
Importação	4.347	3.800	-12,58%	696	854	22,70%	972	854	-12,14%	10.025	13.128	-23,64%
Exportação	3.673	3.447	-6,15%	727	759	4,40%	743	759	2,15%	8.942	8.510	5,08%
Total	8.020	7.247	-9,64%	1.423	1.613	13,53%	1.715	1.613	-5,95%	18.967	21.638	-12,34%
Quaraí - BR / Artigas - UY												
Importação	937	409	-56,35%	33	58	75,76%	118	58	-50,95%	857	2.136	-59,88%
Exportação	96	67	-30,21%	7	10	42,86%	11	10	2,15%	173	198	-12,63%
Total	1.033	476	-53,92%	40	68	70%	129	68	-47,29%	1.030	2.334	-55,87%
S. Livramento - BR / Rivera - UY												
Importação	1.833	1.493	-18,55%	266	322	21,05%	304	322	**5,92**%	5.438	5.026	8,20%
Exportação	3.053	3.010	-1,41%	617	626	1,46%	618	626	1,29%	7.451	7.245	2,84%
Total	4.886	4.503	-7,84%	883	948	7,36%	922	948	2,82%	12.889	12.271	5,04%
Foz do Iguaçu - BR / AR / PY												
Imp.PIA	2.740	6.670	-18,59%	1.541	1.498	-2,79%	1.657	1.498	-9,60%	18.191	18.602	2,26%
Imp.PTN	16.122	14.327	-11,13%	2.843	3.261	14,70%	3.717	3.261	-12,27%	39.096	32.116	-17,85%
Imp(PIA+PTN)	24.315	20.997	--13,65%	4.384	4.759	8,55%	5.374	4.759	-11,44%	50.718	57.287	-11,47%
Exp. PIA	24.946	26.499	6,23%	5.439	5.519	1,47%	5.038	5.519	9,55%	50.831	62.818	16,69%
Exp. PTN	2.342	2.947	25,83%	600	614	2,33%	562	614	9,25%	5.457	7.099	30,09%
Exp(PIA+PTN)	27.288	29.446	7,91%	6.039	6.133	1,56%	5.600	6.133	9,52%	69.917	59.288	17,93%
Oper Noturna	12.076	13.731	13,70%	3.203	3.599	12,36%	2.22	3.599	61,97%	34.424	38.094	-9,63%
Total	63.679	64.174	0,78%	13.626	14.491	6,35%	13.196	14.491	9,81%	155.059	154.669	0,25%
Sta. Helena - BR / Porto Índio - PY												
Importação	2.467	4.912	99,11%	1.002	1.079	7,68%	300	1.079	259,67%	13.887	12.613	10,10%
Exportação	1.467	1.349	-8,04%	299	317	6,02%	527	317	-39,85%	3.257	5.127	-36,47%
Total	3.934	6.261	59,15%	1.301	1.396	7,30%	827	1.396	68,80%	17.144	17.740	-3,36%
Guaira - BR / Salto del Guaira - PY												
Importação	1.843	1.512	-17,96%	372	598	60,75%	314	598	90,45%	7.169	4.945	44,97%
Exportação	150	119	-20,67%	48	36	-25%	28	36	28,57%	513	533	-3,75%
Total	1.993	1.631	-18,16%	420	634	50,95%	342	634	85,38%	7.682	5.478	40,23%
Corumbá-BR / Puerto Suarez -BO												
Importação	1.512	1.260	-16,67%	286	278	-2,80%	320	278	-13,13%	4.129	4.201	-1,71%
Exportação	9.593	10.870	13,31%	2.287	2.334	2,06%	1.831	2.334	25,42%	26.041	26.729	-2,57%
Total	11.105	12.130	9,23%	2.573	2.612	1,52%	2.181	2.612	19,76%	30.170	30.930	-2,46%

Pontos de Fronteira	Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês anterior com mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses / 12 meses anteriores		
Porto	jan-fev/13	jan-fev/14	Variação	jan/14	fev/14	Variação	fev/13	fev/14	Variação	mar/13-fev/14	mar/12-fev/13	variação
S. Borja - BR / Stº Tomé - AR												
Importação	17.428	13.402	--23,10%	2.758	2.892	4,86%	3,872	2.892	-25,31%	34.415	39.352	-12,55%
Exportação	20.774	15.050	-27,55%	2.879	3.259	13,20%	4.677	3.259	-30,32%	43.964	50.448	-12,85%
Total	38.202	28.452	-25,52%	5.637	6.151	9,12%	8.549	6.151	-28,05%	78.379	89.800	-12,72%
Porto Xavier - BR / San Javier - AR												
Importação	7.293	4.389	-39,82%	1.470	1.687	14,76%	2.340	1.687	-27,91%	8.885	11.718	-24,18%
Exportação	691	1.422	105,79%	240	238	-0,83%	201	238	18,41%	4,285	2.296	86,63%
Total	7.984	5.811	-27,22%	1.710	1.925	12,57%	2.541	1.925	-34,24%	13,170	14.014	-6,02%
Dionísio Cerqueira - BR / Bernardo de Irigoyen - AR												
Importação	5.801	4.104	-29,25%	720	841	16,81%	1.328	841	-36.67%	9.563	12.524	-23,64%
Exportação	2.551	2.087	-18,19%	365	333	-8,77%	468	333	-28,85%	5.354	6.278	-14,72%
Total	8.352	6.191	-25,87%	1.085	1.174	8,20%	1.796	1.174	-34,63%	14.917	18.802	-20,66%
Uruguaiana - BR / Paso de Los Libres -– AR												
Importação	21.567	19.571	-9,255%	4.113	4.386	6,64%	5.183	4.386	-15,38%	52.391	54.391	-3,78%
Exportação	36.360	34.402	-6,38%	7.029	7.162	**1,89**%	8.334	7.162	-14,06%	86.693	86.693	-3,97%
Total	57.927	53.613	-7,45%	11.142	11.548	3,64%	13.517	11.548	-14,57%	139.084	144.729	-3,90%
Itaqui - BR / Alvear - AR												
Importação	2.198	1.048	-52,32%	234	288	23,08%	596	288	-51,68%	2.613	6.715	-61,09%
Exportação	256	79	-69,14%	20	29	45,00%	44	29	-34,09%	337	758	-55,64%
Total	2.454	1.127	-54,07%	254	317	24,80%	640	317	-50,47%	2.950	7.473	-60,52%

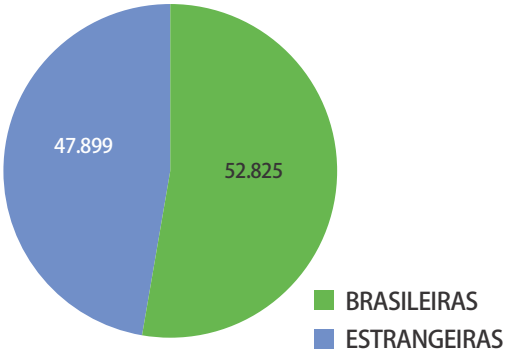
* Foz do Iguaçu: PIA - Ponte Internacional da Amizade / PTN - Ponte Tancredo Neves

TRIC EM NÚMEROS - MAIO / 2014

Empresas Habilitadas



Frotas Habilitadas



Empresas Brasileiras Habilitadas

País de Origem	Empresas	Frota
ARGENTINA	456	38.315
BOLÍVIA	92	6.506
CHILE	267	24.947
PARAGUAI	193	20.083
PERU	42	2.026
URUGUAI	241	20.775
VENEZUELA	15	1.255

Empresas Estrangeiras Habilitadas

País Destino	Empresas	Frota
ARGENTINA	536	20.430
BOLÍVIA	100	3.398
CHILE	265	6.198
PARAGUAI	174	13.049
PERU	14	936
URUGUAI	161	3.863
VENEZUELA	2	25

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

TRIC EM NÚMEROS - Data de Atualização: 25/6/2014 às 11:47:59 - Fonte: ANTT

Seja um **anunciante** em nossa **revista**

marketing@abti.org.br

MERCOSUL

Mês	Dia	ARGENTINA	BRASIL	PARAGUAI	URUGUAI	VENEZUELA
JUL	05: Assinatura da Independência Nacional					X
JUL	09: Dia da Independência Nacional	X				
JUL	18: Juramento da Constituição				X	
JUL	24: Nascimento de Simon Bolivar					X
AGO	3ª Segunda-feira do mês: Aniversário da morte do General José de San Martin	X				
AGO	14: Dia da Bandeira			X		
AGO	15: Fundação de Assunção			X		
AGO	16: Dia das Crianças			X		
AGO	25: Declaração da Independência				X	
SET	07: Dia da Independência Nacional		X			
SET	29: Dia da Batalha de Boquerón			X		
OUT	12 (data variável): Dia da Raça	X				X
OUT	12: Dia de Nossa Senhora Aparecida		X			
OUT	12: Dia das Américas				X	
NOV	01: Dia dos Santos					X
NOV	02: Dia de Finados		X		X	X
NOV	15: Proclamação da República		X			
DEZ	08: Dia da Imaculada Conceição	X				X
DEZ	08: Dia da Virgem de Caacupé			X		
DEZ	**25: Natal**	X	X	X	X	X

Fonte: www.mercosur.int

CHILE

Feriados de carácter general (Aplican a todas las personas a nivel nacional)

Día	Festividad	Tipo de Feriado	Respaldo Legal
Todos los Días Domingos	Día Domingos	Civil	Ley 2.977
Miércoles, 16 de Julio	Día de la Virgen del Carmen	Religioso	Ley 20.148
Viernes, 15 de Agosto	Asunción de la Virgen	Religioso	Ley 2.977
Jueves, 18 de Septiembre	Independencia Nacional (Irrenunciable)	Civil	Ley 2.977 / Ley 19.973
Viernes, 19 de Septiembre	Día de las Glorias del Ejército (Irrenunciable)	Civil	Ley 2.977 / Ley 20.629
Domingo, 12 de Octubre	Encuentro de Dos Mundos	Civil	Ley 3.810 / 19.668
Viernes, 31 de Octubre	Día de las Iglesias Evangélicas y Protestantes	Religioso	Ley 20.299
Sábado, 01 de Noviembre	Día de Todos los Santos	Religioso	Ley 2.977
Lunes, 08 de Diciembre	Inmaculada Concepción	Religioso	Ley 2.977
Jueves, 25 de Diciembre	Navidad (Irrenunciable)	Religioso	Ley 2.977 / Ley 19.973

Fonte: www.feriados.cl

Nosso negócio é

Transporte Rodoviário Internacional,

E O SEU?

ASSOCIE-SE!

MULTIPLIQUE SUAS OPORTUNIDADES!

associacaoabti

abtint

ABTI

Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

ABTI

Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

Fone: +55 (55) 3413-2828
End.: Rua General Bento Martins, 2350 - Uruguaiana/RS - Brasil