ANO XI - EDIÇÃO 43 - 2017

revista Cenário do Transporte

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

Mala Direta
Postal
Básica
9912341225-DR/RS
ABTI
CORREIOS

Transporte Rodoviário Internacional de cargas busca reconhecimento como exportador de serviços

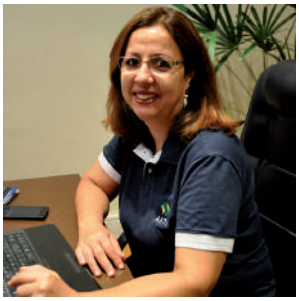
ABTI

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

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

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

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



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

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

Juliane Quevedo
Registros e Licenças
atendimento@abti.org.br
skype: atendimento.abti
Ramal: 209

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

Genaina Baumart
Comunicação e Marketing
projetos@abti.org.br
skype: projetos.abti
Ramal: 208

associacaoabti abtint abti abti

"Para as pessoas, empresas e economia melhorarem, é preciso resolver primeiro o problema político"

As reformas e a confiança

Iniciamos mais um ano cheio de expectativas para a solução dos problemas políticos e econômicos pelos quais passa o nosso país.

O problema já é muito antigo, mas quem não lembra o ex-presidente Lula falando que o tsunami era uma "marolinha". Isto foi em 2008.

E pior, teve gente que acreditou. Investiu e apostou muito, acreditando na mais alta liderança do Brasil, e de que éramos uma potência econômica imune aos problemas econômicos globais.

O resultado...todos já conhecem.

Nosso governo e Congresso desdenharam não somente dos empresários, mas de toda a sociedade civil.

Os problemas políticos atingiram a economia, depois nossas empresas e alcançaram nossos empregados, suas famílias e toda a sociedade, em efeito dominó.

Alguns entendiam que era preciso dar crédito para resolver os problemas das empresas e pessoas, para voltar a gerar consumo, ativar a economia e resolver o problema do Brasil.

Isto é inverter a lógica ou tratar novamente o problema como uma "marolinha".

Para os problemas atingirem a economia, as empresas e finalmente as pessoas, desde o infeliz diagnóstico do ex-presidente, passaram-se meses e até anos, conforme o caso, visto que o governo financiou com déficits fiscais a injeção de recursos e investimentos em infraestrutura e geração de créditos (financiamentos).

Para as pessoas, empresas e economia melhorarem, é preciso resolver primeiro o problema político e para isto, o governo federal e Congresso precisam entender a finalidade para qual estão no poder, e aprovar as reformas trabalhista, tributária e previdenciária, além da terceirização irrestrita.

Com estas mudanças, a confiança retorna e com ela, os investimentos. Em sequência, empresas gerarão novos negócios e novos empregos.

Sem ser redundante, na linguagem do TRC, não dá para colocar a carreta na frente do cavalo.

Se aprovadas as reformas já citadas, os efeitos e resultados também levarão meses e anos para serem sentidos.

Enquanto isto, precisamos seguir trabalhando, revisando processos e reduzindo custos para aumentar a nossa produtividade, sem deixar de insistir e exigir as reformas necessárias para retomarmos a confiança e os investimentos.

Francisco Carlos Gonçalves Cardoso
Presidente da ABTI

Matéria de Capa

19

O TRIC busca o reconhecimento como exportador de serviços

Medida pode ampliar competitividade do setor e mesmo do Brasil

Macri visita Brasil e presidentes anunciam criação de agência binacional

06-07

Portal Único do Comércio Exterior pretende reduzir tempo de exportações e importações

10-11

ANTT revisa resolução que habilita o Transporte Internacional de Cargas

30

Sumário

ANO XI – EDIÇÃO 43 – 2017

INTERNACIONAL
Organização Mundial do Comércio implanta Acordo de Facilitação de Comércio com adesão de 112 países **07-08**

INTERNACIONAL
Desconto do IVA reduz custos em viagens nos países vizinhos **11**

ECONOMIA
O que o TRIC pode esperar de 2017: leia as expectativas de lideranças e especialistas **12-14**

ENTREVISTA
Mauro Borzacconi, presidente da CATIDU, afirma que o Mercosul não se concretizou: os países não confiam uns nos outros... **15-17**

TRANSPORTE
ABTI debate problemas com a fiscalização da ANTT **18**

ENTIDADES
A nova identidade visual da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais **23**

ENTIDADES
Instituto Procomex divulga balanço do ano passado e projeta ações para 2017 **24-25**

TRANSPORTE
Multilog tem boa avaliação dos usuários em Uruguaiana **27**

TRANSPORTE
Porto Seco de Uruguaiana reduz tempos de permanência no terminal **28**

RECURSOS HUMANOS
As etapas para contratar e qualificar um motorista para o transporte internacional **29**

LEGISLAÇÃO
A quem pagar nos casos de subcontratação **31**

ASSOCIADOS
Borghetti Logística aposta no crescimento do Transporte Internacional **32-33**

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

DIRETORIA EXECUTIVA
Presidente
Francisco Carlos G. Cardoso
Vice-Presidente
Glademir Zanette
Diretor Administrativo
Luiz Alberto Garcia dos Santos
Diretor Técnico
Jorge Antônio Lanzanova
Diretor de Assun. Políticos
Marcelo Cesar Gonçalves
Diretores de Relações Institucionais
Urubatan Helou
Sergio Maggi Junior

CONSELHO DIRETOR
Diretores
Sérgio Mário Gabardo
Carlos Alberto Benitez
Clóvis Dall'Agnol
Lenoir Gral
Juan Carlos Castro Pastor
Fernando Cordenonsi
Osni Roman

CONSELHO FISCAL
Presidente do Conselho Fiscal
Paulo Cesar Maia Oliveira
Conselheiro Fiscal Efetivo
José Paulo Silveira
Valmor Scapini
Conselheiro Fiscal Suplente
José S. Schwanck
Vilmar Lizot

CONSELHO EDITORIAL ABTI
Diretor Administrativo
Luiz Alberto Garcia dos Santos
Gerente Executiva
Gladys Vinci
Secretária Executiva
Gladenir Vargas
Relações Públicas
Indiara Teixeira

COMERCIAL
Genaina Baumart
projetos@abti.org.br - Ramal 208

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

PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃO
Plus Comunicações

ARTE
Andrea Alves

IMPRESSÃO
Kunde Indústrias Gráficas Ltda.

Tiragem desta Edição
3.000 exemplares

Macri visita o Brasil

Encontro teve poucos resultados práticos, sobretudo pela perspectiva do transporte

A visita do presidente Maurício Macri ao Brasil passou ao largo das expectativas de soluções concretas de avanço do Mercosul, sobretudo quanto ao comércio entre Argentina e Brasil. O crônico problema da renegociação do acordo automotivo bilateral não entrou em pauta. O livre comércio de veículos entre os países já deveria estar em vigência, mas o forte déficit argentino segue empurrando para adiante a discussão. O novo comando econômico argentino insiste em não analisar o superávit comercial brasileiro, de 4,33 bilhões de dólares em 2016, de forma isolada.

Os destaques foram os acenos de uma atuação mais firme na busca de acordos com a União Europeia, assim como uma aproximação dos países que foram preteridos pelo novo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump. Os ex-parceiros da Aliança do Pacífico, assim como o México, passam a ser alvos de possíveis acordos do Mercosul.

Sobre este tema, Marcos Pereira, ministro da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, afirmou que a nova configuração do Mercosul, com Brasil e Argentina mais abertos, habilita o bloco a negociar um acordo de livre comércio com o resto do mundo, sobretudo neste momento em que a maior economia do mundo está se fechando. "Entendemos que podemos usar essas medidas do protecionismo do governo americano como uma oportunidade. É fazer do limão uma limonada. E aí avançar (nos acordos comerciais) com os outros países", manifestou ele.

Criação de uma agência binacional

Em uma solenidade com a presença de Temer e Macri, foi

assinada uma carta conjunta ao presidente do BID- Banco Interamericano de Desenvolvimento, em que os dois países pedem assistência para a elaboração de estudos para criação de uma agência binacional responsável por harmonizar normas técnicas, sanitárias e fitossanitárias dos países. A entidade deverá ser responsável por aumentar os fluxos de comércios, já que reduzirá barreiras para importações e exportações. "Isso significaria um marco que fortalecerá não só o comércio, mas também o desenvolvimento da produção de nossos países", disse Macri.

Os presidentes das agências de comércio internacional dos países, Roberto Jaguaribe e Juan Procaccini, assinaram acordos para intercâmbio de publicações sobre respectivos comércios, estímulo a missões comerciais, além de promoção de contatos entre empresários. Já os ministros do exterior, José Serra e Susana Malcorra, firmaram compromisso de ajustar relações fronteiriças para que comunidades, que vivem na fronteira, possam ser atendidas por ambulâncias e carros de bombeiros que poderão passar de um país para o outro. Além disso, os dois ministros também assinaram acordo para cooperação de diplomacia digital.

Acordo de Facilitação de Comércio deve reduzir custos em nível global

Entrou em vigor no dia 22 de fevereiro o Acordo de Facilitação de Comércio (AFC) articulado pela Organização Mundial do Comércio (OMC). Segundo o diretor-geral da Entidade, o brasileiro Roberto Azevêdo, dos 164 países membros da Organização, criada há 22 anos e com sede em Genebra, 112 aderiram ao AFC. O Acordo tem por objetivo agilizar o processamento de mercadorias nas fronteiras, com uma redução de custo estimada em 14,3%. "O AFC tem um efeito maior do que a eliminação de todas as barreiras tarifárias no mundo de hoje" sustentou Azevêdo, estimando que cerca de um trilhão de dólares serão liberados no fluxo comercial em torno dos países envolvidos. Ainda segundo o diretor-geral, o Acordo representa a maior reforma comercial global em décadas.

O Brasil aderiu ao tratado em março do ano passado. O Ministério das Relações Exteriores do Brasil em nota oficial assinalou que o AFC simplifica a burocracia e agiliza os procedimentos para o comércio exterior. Entre as medidas adotadas pelo Brasil em sintonia com o Acordo está a implantação do Portal Único de Comércio Exterior (veja matéria específica nesta edição) que deverá resultar num aumento de R$ 9 bilhões no saldo comercial anual do país, com impacto de mais de 2% no PIB.

Na opinião do presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil, José Augusto de Castro, o AFC é um passo importante para reduzir o custo da burocracia, constituindo-se na primeira medida de efetivo alcance ao comércio mundial, na última década da OMC.

Repercussões no Mercosul

Todos os países signatários do Mercosul são membros da OMC e também aderiram ao Acordo de Facilitação de Comércio. O Acordo contém disposições para agilizar os desembaraços aduaneiros e o fluxo internacional de mercadorias, a transparência e a divulgação dos procedimentos aduaneiros, a cooperação entre todos os órgãos nacionais envolvidos nos processos de importação e exportação de bens e orientações sobre a assistência técnica e capacitação, entre outras questões.

Segundo Héctor H. Juárez, membro do Comitê Técnico nº 2, Subcomitê Técnico de Legislação Aduaneira do Mercosul e do Grupo de Redação do Código Aduaneiro do Mercosul, a parte mais importante do pacote para o comércio mundial é referente à facilitação de comércio, que trata sobre a redução dos trâmites burocráticos e a agilidade dos desembaraços aduaneiros.

São inúmeras as exigências de simplificações aos países membros, com destaque para a implantação de guichês únicos, aceitação de cópias, uso de padrões internacionais, proibição da inspeção pré-embarque (em importações), proibição da intervenção obrigatória de Despachantes Aduaneiros.

Em síntese ao tema, a OMC informa que: "Em uma operação aduaneira média, envolve-se de 20 a 30 partes diferentes, 40 documentos, 200 elementos de dados (30 dos quais são repetidos pelo menos 30 vezes) e a necessidade de redigitar, pelo menos uma vez novamente, entre 60 e 70 por cento de todos os dados".

Os países do Mercosul aderiram ao AFC em sua categoria A, que dispõe que o Estado-Membro implementará o Acordo no momento do início da vigência. No entanto cada país fez ressalvas.

A Argentina indicou como exceções iniciais resoluções antecipadas sobre a origem da mercadoria, aceitação de cópias eletrônicas e guichê único, liberdade de trânsito, entre outros aspectos.

Já o Brasil, que desde 2014 indicara sua disposição em participar do AFC, estabeleceu como exceções aspectos relacionados a resoluções antecipadas sobre a origem da mercadoria, propondo o estabelecimento de medidas adicionais de facilitação de comércio em relação às formalidades e procedimentos de importação/exportação, destinadas aos Operadores Autorizados (OEA), tais como: solicitações reduzidas de documentação e dados, baixo índice de inspeções físicas e exames, pagamento diferido de direitos, impostos, taxas e encargos, utilização de garantias globais ou reduções de garantias, uma única declaração aduaneira para todas as importações ou exportações realizadas em um determinado período.

O Paraguai foi o mais liberal dos quatro membros do Mercosul revelando disposição em acolher resoluções antecipadas, pagamento eletrônico, aceitação de cópias, guichê único, o emprego de padrões internacionais, admissão temporária de mercadorias/aperfeiçoamento ativo e passivo, liberdade de trânsito, entre outros aspectos.

O Uruguai, que também já se posicionara favoravelmente em 2014, manifestou que incluirá todas as disposições do Acordo desde o início da vigência, com exceção do artigo que estabelece a separação e a determinação final dos direitos aduaneiros, impostos, taxas e encargos.

Taxa migratória argentina segue indefinida, mas sem reajuste

Persiste a anomalia de a Argentina cobrar uma taxa migratória dos veículos de carga, fato único no Cone Sul da América. Em 2016, diante da iminência da taxa ter uma elevação para $ 300,00, as tratativas com o governo argentino asseguraram uma redução para $ 100,00, porém por um prazo de 180 dias, que se encerraria em janeiro de 2017.

Como o assunto permanece sem uma solução definitiva, o setor se mobilizou em Buenos Aires. Em reunião com os transportadores, Horácio Garcia, diretor nacional de Migrações assegurou que a redução terá um prazo indeterminado, enquanto um estudo é realizado sobre a proposta de isenção da mesma.

A ABTI continuará trabalhando e não medindo esforços na defesa do transportador rodoviário internacional de cargas. O assunto continuará sendo motivo de preocupação constante da Associação. Os transportadores há tempo pleiteiam que a taxa seja extinta.

Transporte

Transulcred une-se com Transpocred

Assembleia em Florianópolis ratificou união

A Transulcred unificou suas operações com a Transpocred (Cooperativa de Economia e Crédito Mútuo dos Empresários de Transportes do Estado de Santa Catarina). A iniciativa homologada em Assembleia com os sócios das duas cooperativas resultou em uma Cooperativa de Crédito ainda mais forte, que soma a experiência e a estrutura de 10 anos da Transpocred, com a capacidade de expansão representada pela área de atuação da Transulcred no Rio Grande do Sul, favorecendo um novo plano de crescimento para a instituição. Houve um ganho em escala com a unificação das estruturas administrativas, gestão, processos, programas de capacitação para colaboradores e cooperados.

Paulo Augusto Motta, presidente da Transulcred, destacou que todos saíram ganhando; "unidos estaremos mais fortes para enfrentar os desafios de um mercado cada vez mais competitivo". O presidente da Transpocred, Ari Rabaiolli, assinala que a mudança une a experiência de duas cooperativas para uma atuação mais forte.

Perfil da Cooperativa

- 10.218 cooperados
- R$ 135 milhões em ativos
- 11 Postos de Atendimento
- Presença em Santa Catarina, nos municípios de Florianópolis, Blumenau, Chapecó, Criciúma, Itajaí, Joinville, Tubarão e Videira
- Presença no Rio Grande do Sul, nos municípios de Porto Alegre e Bento Gonçalves

Novo portal deve reduzir o prazo de exportações

O governo federal lançou no dia 23 de março o novo Siscomex (Portal Único do Comércio Exterior) para o qual convergem todas as mudanças e simplificações que tem por meta reduzir em 40% o tempo das operações de exportação. Na prática este índice representa uma redução do tempo de exportações de 13 para 8 dias e de importação de 17 para 10 dias, quando o projeto estiver totalmente implementado.

O objetivo é também oferecer trâmites simplificados para vendas externas com eliminação de documentos e etapas. Segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, o novo processo vai alcançar cerca de 5 milhões de operações anuais de exportações, envolvendo mais de 25,5 mil empresas.

Os atuais Registro de Exportação, Declaração de Exportação e Declaração Simplificada de Exportação serão substituídos por um só documento, a Declaração Única de Exportação (DUE)

Em seu lançamento, o projeto só contempla as exportações realizadas por transporte aéreo, por meio dos aeroportos de Guarulhos-SP, Viracopos-SP, Galeão-RJ e Confins-MG, sujeitas a controle apenas da Receita Federal. A medida será estendida para todos os aeroportos do país e demais modais (marítimo, fluvial, rodoviário e ferroviário), além das operações com intervenção de

outros órgãos federais, até o final do ano. O modal rodoviário terá sua implantação iniciada em maio próximo.

Em 2018 as importações também serão incluídas no processo.

"Nós apresentamos o novo processo de exportações que simplifica o caminho, as vendas externas brasileiras. E estamos eliminando documentos e exigências governamentais, aumentando a celeridade e reduzindo o custo das operações comerciais", salientou o ministro da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, Marcos Pereira, na cerimônia de lançamento do Portal Único, que contou com a presença do presidente Michel Temer.

Segundo ele com esta ferramenta será possível reduzir custos e aumentar a eficiência das exportações e importações brasileiras, tornando o Brasil mais competitivo, além de melhorar o ambiente de negócios no país.

Pereira destacou que o portal funcionará como um "vetor" para a retomada da economia brasileira. O setor produtivo terá mais competitividade com o portal único, que permitirá uma interação mais rápida entre órgãos públicos, importadores e exportadores.

Medidas do novo processo

- Eliminação de documentos: os atuais Registro de Exportação, Declaração de Exportação e Declaração Simplificada de Exportação serão substituídos por um só documento – a Declaração Única de Exportação;

- Eliminação de etapas processuais: fim de autorizações duplicadas em documentos, com possibilidade de autorizações abrangentes a mais de uma operação;
- Integração com a nota fiscal eletrônica;
- 60% de redução no preenchimento de dados;
- Automatização da conferência de informações:
- Guichê único entre exportadores e governo;
- Fluxos processuais paralelos: despacho aduaneiro, movimentação de carga e licenciamento e certificação deixam de ser sequenciais e terão redução de tempo.

Curso para a nova DU-E

O Procomex está realizando em vários estados um curso sobre o Novo Processo de Exportação DU-E. A capacitação ensina a forma correta de preencher a Declaração Única de Exportação, que irá substituir o processo atual. O curso está disponível ao longo de 2017.

Nas regiões de fronteira do Rio Grande do Sul, em parceria com a ABTI, estão programados cursos de um dia nas seguintes datas:

27/04 – São Borja
28/04 – Uruguaiana
29/04 – Santana do Livramento

O valor para associados da ABTI é de R$ 550,00. Não associado R$ 900,00. Consulte demais datas e locais no site www.procomex.com.br.

Focado para profissionais que trabalham com comércio exterior e exportação, a qualificação permite que o profissional o preencha e simule o novo modelo DU-E com uma metodologia prática.

O curso tem ocorrido de modo itinerante, mas o Procomex estabelece um mínimo de dez participantes por cidade.

Programa do Curso

1. Introdução ao Programa do Portal Único de Comércio Exterior
2. Fluxo geral do modelo atual de exportação
3. Fluxo Geral do Novo Processo de Exportação – Uso do DU-E e do CGT
4. Formas de Exportação
5. Declaração Única de Exportação – DU-E
6. Controle administrativo da exportação
7. Módulo do Controle da Carga e Trânsito – CCT
8. Trânsito Aduaneiro
9. Módulo de Conferência Aduaneira
10. Detalhamento de mercadoria por meio de atributos
11. Simulação de preenchimento de DU-E no modelo XML

Legislação

ABTI encaminha sugestões à reforma trabalhista

Em reunião ocorrida em Porto Alegre no dia 13 de março o presidente da ABTI, Francisco Cardoso entregou documento ao deputado federal Jerônimo Goergen com proposições relativas à reforma trabalhista que estava em curso no Congresso Nacional. As emendas sugeridas pelo setor de transporte objetivam obter maior segurança jurídica nas relações capital x trabalho. Goergen tem mantido interface com o transporte em nível federal e encaminhou as sugestões de emendas ao Projeto de Lei 6787/2016 à mesa diretora do Congresso.

O que esperar de 2017?

O ano começa com inquietações quanto ao futuro. Há uma crença generalizada de que a recessão de 2016 foi o "fundo do poço", não sobrando outra alternativa a não ser algum otimismo para 2017. A equipe econômica do Governo Temer tem tomado as medidas necessárias para recolocar o Brasil no caminho do crescimento econômico, mas as reformas previdenciária, tributária e trabalhista precisam ter um curso. A inflação voltou ao centro da meta. A agricultura vai colher safra recorde. Mas a política sofre de forma imprevisível os efeitos da Operação Lavajato. Cenário do Transporte pesquisou fontes ligadas ao Transporte e entrevistou empresários do setor para conhecer o pensamento médio do segmento.

Nem bom, nem ruim, diz economista

Celso Toledo, doutor em economia, em entrevista à revista da CNT nº 254, analisa que o transporte viveu uma espécie de bolha. "Agora, a gente tem um componente que joga contra, que é a falta de infraestrutura. Mas posso afirmar que o pior já passou", diz ele. Para o economista as empresas precisam estar preparadas para um ano que não será tão ruim quanto o previsto, mas que também não será bom. "Vejo um futuro bom para o setor, mas há uma travessia ainda complicada, sobretudo em 2018", encerra ele.

Pesquisa da Confederação Nacional do Transporte

Pesquisa realizada pela CNT entre outubro e novembro do ano passado, englobando 795 transportadores de todos os modais, demonstra que 49,3% acredita que a retomada do crescimento da economia do país só será percebida em 2018. Já outros 23,6% são mais otimistas, apostando na recuperação durante o ano de 2017.

Otimismo moderado

Clésio Andrade, presidente da Confederação Nacional do Transporte, analisa que apesar das dificuldades e dos desafios a serem enfrentados, há uma expectativa de que a situação comece a melhorar nos próximos anos. "Percebemos

que há um moderado otimismo para 2017 e 2018, reflexo da maior confiança no novo cenário político

do país. Acreditamos em um novo momento, com esse governo, que está fazendo o ajuste fiscal necessário e quer realizar fortes investimentos em infraestrutura" declarou Andrade.

Expectativa por medidas que incentivem o comércio exterior

A Sul Atlantico Brasil Transportes investiu em 2016 numa ampliação de 30% de sua frota, bem como em qualificação e treinamento da equipe, sistemas de qualidade, gestão e controle. "O cenário que se apresentava, era de que havia excelentes perspectivas a partir do segundo semestre de 2016, razão pela qual investimos em estrutura e qualificação" comenta Neri Schulte, diretor da empresa.

Como a retomada do crescimento no Brasil, e tampouco em nosso principal parceiro comercial, a Argentina, não aconteceu, a expectativa ficou transferida para o primeiro semestre do ano de 2017. "Neste ano, melhor qualificados e estruturados, vamos seguir investindo em melhorias na busca da excelência dos serviços que prestamos, tendo como objetivo a conquista da certificação OEA e a consolidação de nossos investimentos no Paraguai, cuja linha abrimos no ano de 2016", acrescenta o empresário.

Ele espera que o governo tome medidas no sentido de incentivar o comércio internacional, principalmente com os parceiros do Mercosul, que de certa forma foi abandonado nos últimos anos, principalmente em razão das crises politicas e econômicas que vivenciam (ou vivenciaram) os dois principais parceiros, Brasil e Argentina.

Neri Schulte conclui expressando confiança e esperança, pois a seu ver já chegamos ao fundo do poço, e pior do que está é impossível imaginar que possa ficar.

2017 é o ano da mudança

Para Rafael Somacal, diretor de Logística da Silvestrin, o setor de transporte vem de um resultado em 2016 inferior ao desejado. Para 2017 a empresa projeta um ano desafiador e muito trabalhoso, devido ao cenário político econômico. Na sua avaliação, o próprio mercado de fretes sinaliza uma pequena melhora, mas ainda está distante do ideal. Internamente a Silvestrin está reestruturando a gestão de pessoas e das operações. "Acreditamos que será o ano da mudança e da profissionalização para o atingimento de melhores resultados. A Silvestrin acredita na inovação. Para este ano não temos projeções de ampliar estrutura e frota, mas sim investir na renovação de veículos. Acreditamos que, mesmo com um cenário nebuloso, é necessário garantir a qualidade dos serviços para manter os clientes com excelência no atendimento", conclui Somacal.

Empresas devem investir em aumento da produtividade

Na percepção de Francisco Cardoso, presidente da ABTI, o nível de confiança dos empresários está muito baixo. Ele acredita que o mesmo deve estar se passando na Argentina nosso maior parceiro comercial do Mercosul. O empresário observa que a relação de comércio internacional não tenha evoluído em relação a anos anteriores e não há expectativas de melhorias em 2017.

"As previsões e estimativas são de uma melhoria no segundo semestre, mas acredito que os efeitos que possam contribuir para a retomada da confiança serão sentidos somente no segundo semestre de 2018", projeta Cardoso.

O dirigente espera que o Brasil aprove as reformas trabalhista, previdenciária e tributária ainda em 2017 e que possa fechar novos acordos regionais para aumentar o comércio no Mercosul. Ainda assim, sua expectativa é de que 2017 seja o ano da retomada do crescimento, mesmo que lenta, mas de forma contínua e duradoura.

Como transportador, Cardoso entende que

devido ao baixo nível de atividade da economia e volume de negócios no Mercosul, o maior investimento que se pode fazer em 2017 é em revisão de processos e tecnologia, para dar maior visibilidade em operações e gestão.

"As empresas precisam trabalhar para reduzir seus custos, aumentar a produtividade e seguir competitivas. Outros segmentos da economia já estão fazendo isto e o TRIC precisa acompanhar já que somos fornecedores da indústria, comércio e agronegócio", acrescenta ele.

O presidente da ABTI projeta que a indústria 4.0 será acompanhada pela logística 4.0 e o TRIC deve estar preparado para esta evolução: "os novos investimentos devem buscar o aumento da produtividade, aumento da visibilidade, colaboração e gestão da cadeia logística e operações de transporte. Devemos nos focar em entregar mais valor agregado aos nossos serviços e mudar a condição de negociação de 'preço ou valor de tarifa' para 'valor agregado/nível de satisfação e diferenciação", conclui Francisco Cardoso.

Transporte

ALL devolve áreas alfandegadas na fronteira da Argentina e Uruguai

A Rumo ALL devolveu em 31 de janeiro ao Governo Federal a administração dos portos secos de Uruguaiana e Santana do Livramento. O contrato vigia desde 2006. A malha ferroviária utilizava o percurso Tatuí/SP-Uruguaiana/RS como um corredor de abastecimento de matéria prima, sobretudo para as indústrias argentinas. Bauxita, hidróxido de alumínio, cerâmica e papel em bobina estavam entre as cargas mais transportadas pelo modal ferroviário neste percurso. Exportadores já haviam detectado a desmobilização da Rumo ALL há mais tempo. Em anos anteriores o transporte entre São Paulo e fronteira demorava de 12 a 15 dias, e ultimamente chegava a tardar 40 dias.

A desarticulação do serviço ferroviário neste mercado foi se dando de modo gradativo ao longo desta década. Em 2010, na cidade de Uruguaiana, as exportações via ferrovia representavam 13,64% do peso transportado, e 1,81% das operações, e as importações equivaliam a 21,12% , com um peso de 5,39% das operações. Já em 2016, não passaram de 0,27% das operações de exportação e 0,72% das importações. A Rumo ALL, no entanto, ressaltou que deixou de fazer exclusivamente a gestão da operação aduaneira, alegando inviabilidade econômico-financeira. A empresa manifesta que mantém o transporte ferroviário. Lauri Kotz, presidente do Sindicato dos Despachantes e Aduaneiros do RS, com sede em Uruguaiana, entende que não é possível dissociar a área de alfândega do serviço ferroviário, visto que a concessão da malha Sul se estende até 2027.

Exportadores assinalam que o transporte ferroviário vem sendo utilizado para cargas de menor valor agregado e produtos não perecíveis. Eles acrescentam que mesmo em declínio, este modal vinha funcionando como um balizador para o frete rodoviário destas mesmas cargas.

"Deveríamos trabalhar numa visão mais generosa do transporte, sem nacionalismos e sem medos."

Mauro Borzacconi - Presidente da CATIDU

Mauro Borzacconi é o presidente da Cámara Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay – CATIDU, associação com sede em Montevideo, fundada em 02 de dezembro de 1971. O líder setorial participa do setor desde 1986. No ano de 1994 tornou-se diretor da Cámara, entidade que atualmente congrega 40 empresas do vizinho país. Desde 2010 Mauro Borzacconi é o presidente da CATIDU. Ele também ocupa o cargo de presidente da Intergremial de Transporte Profesional de Carga del Uruguay, assim como é o presidente do Capítulo Uruguay da Câmara Interamericana de Transporte - CIT, sendo ainda o diretor regional da mesma.

Cenário do Transporte - Como o Sr. avalia o ATIT? Ele corresponde às necessidades dos transportadores de seu País?

Mauro Borzacconi - Nos últimos anos a atividade cresceu rapidamente, não apenas nos tipos de veículos, mas também na tecnologia que utilizamos com todos os organismos dos estados e no controle das frotas. Todos os organismos oficiais que intervêm nas operações de comércio exterior, entre o Mercosul e Chile, não se modernizaram da mesma forma, e são barreiras que ocasionam demoras. Portanto, fazer uma análise do ATIT fora deste contexto é difícil. Talvez a conclusão mais acertada seria que como os países não aplicam o ATIT de igual forma, seu resultado é incerto.

P - Quais são os principais desafios do Transporte Internacional no Uruguai?

R - Ser competitivos. Neste momento temos custos operacionais muito elevados. Perdemos mercado em relação ao Brasil, já que quando não é o governo brasileiro que põe uma nova condição, são os operadores privados que exigem novas regras de jogo que não podemos cumprir. Portanto o desafio é que todos os países tenham as mesmas regras e oportunidades, para que a concorrência seja leal, e não terminemos beneficiando outros meios de transporte, como o ferroviário e o marítimo.

P - Os transportadores uruguaios tem boa sintonia com o governo de seu País?

R - Temos uma boa relação, mas conseguimos poucos resultados. As boas relações humanas não se refletem em nossa atividade. Os tempos são diferentes e cada um defende seus interesses. Algo difícil de compreender porque é de se supor que os governos deveriam facilitar e fiscalizar o intercâmbio comercial e não ser um obstáculo. Se contássemos com seu apoio, o transporte seria mais rápido, competitivo e seguro do que o atual.

P - Diante dos demais protagonistas do Transporte Internacional no Mercosul, os transportadores uruguaios são competitivos?

R - Temos custos fixos muito altos. Por exemplo, emplacamentos, seguros, salários e impostos fazem

do Uruguai um país muito caro em comparação com os demais.

P - Quais são as principais dificuldades enfrentadas pelos transportadores uruguaios no Brasil?

R - Em geral, e assim nós dissemos no SGT 5, as autoridades brasileiras firmam acordos que logo não se cumprem. Por exemplo: o certificado de inspeção veicular foi implantado muitos anos depois que seus sócios do Mercosul; não se aplicam os mesmos critérios no seguro das cargas e dos caminhões; tergiversaram a aplicação do leasing financeiro com o arrendamento comercial; na carga perigosa firmam um acordo e logo a polícia rodoviária o aplica de forma diferente; as multas das balanças; as demoras das aduanas, são pontos relevantes, entre as dificuldades que experimentamos no Brasil.

P - Como o Sr. analisa a capacidade de diálogo das autoridades brasileiras com empresas uruguaias do segmento?

R - São cordiais, tal como as delegações dos demais países. A grande questão é resolver os problemas rápida e concretamente, e não debate-los até a eternidade de maneira amigável. Se os resultados não chegam e geralmente a dificuldade não é de um país, senão que de todos, ao não solucionar os problemas, todos são afetados, inclusive os transportadores brasileiros.

P - Que análise pode ser feita do Condesul? Ele cumpre bem seu papel?

R - Iniciou sendo um foro do qual participavam as principais referências do transporte internacional, empresários com grande trajetória e prestígio, sendo portanto balizadores para as autoridades de cada país. Com o tempo os empresários referência deixaram de participar por diferentes motivos e, desta forma, foi caindo nossa força em cada reunião, até que atualmente as delegações empresariais se resumem a um pouco mais que algumas pessoas das associações empresariais. Sem o peso destes empresários, não teremos um Condesul forte, e sem isso, não obteremos os resultados que pretendemos.

P - E o SGT-5 do Mercosul?

R - Não define, sempre deixa a consulta para a próxima reunião. Faz muitos anos, um subsecretário dos transportes do Uruguai, engenheiro Conrado Serrentino, num plenário disse: este SGT-5 avançará e será efetivo e eficiente no dia em que o setor priva-

do sentar à mesa e se colocar em acordo quanto às regras, cabendo aos governos fiscalizar seu cumprimento. Lamentavelmente até esta data nenhum governo colocou esta proposta em prática, e hoje seguimos discutindo a cor das Três Marias.

P - Quais os serviços que a CATIDU presta aos seus sócios?

R - Informação, respaldo legal, representação nos conselhos de salários, trâmites na DNT, benefícios nos seguros. Tratamos de negociar em conjunto para conseguir benefícios, fazendo economia em escala, já que as frotas são pequenas quando se tem em consideração as da região.

P - As autoridades do Uruguai possuem boa sintonia com a Associação?

R - Sim, temos boa sintonia e estamos fazendo os melhores esforços para avançar a implantação de vários projetos que facilitem nossa tarefa, brindando confiança às autoridades.

P - O Mercosul completou 25 anos em 2016. Que balanço pode ser feito desta união, do ponto de vista dos empresários de seu país, sobretudo do transporte?

"Faz 25 anos que a união pretendida através do Mercosul não se concretizou. Os países não confiam uns nos outros"

R - O fluxo comercial cresceu, mas faz 25 anos que a união pretendida não se concretizou. Os países não confiam uns nos outros, duvidam das contrapartidas entre si. Foram gerando novas normas que entorpecem o livre trânsito de bens e pessoas. Vemos longas filas de turismo e as esperas dos caminhões nas fronteiras, mesmo diante do canal verde. Os governos não resolvem os problemas, criam mais embaraços, e quando olhamos para trás, nos damos conta que temos mais e melhores caminhões, mais e melhor tecnologia, e seguimos demorando o mesmo tempo para fazer uma viagem internacional.

P - Em quais aspectos CATIDU e ABTI poderiam trabalhar juntas para melhorar o desempenho do setor, reciprocamente?

R - As entidades deveriam compreender que não são concorrentes, que a melhoria do transporte em todos os países é um bem comum, que cada minuto que perdemos representa um ganho para outro meio de transporte. Também devemos entender que não há futuro próspero se não adotarmos ações concretas, que enquanto nós seguimos discutindo os tempos desperdiçados, os seguros, os roubos, o peso, o comprimento, a largura ou altura, os clientes e os governos buscam formas de transporte mais ágeis. Fomentam o transporte fluvial, marítimo e ferroviário, de forma tal que eles acabam fazendo a equação "tempo-custo", enquanto que os outros meios carregam mais e diminuem os tempos, nós carregamos o mesmo e demoramos como há 25 anos. Deveríamos trabalhar numa visão mais generosa do transporte, sem nacionalismos e sem medos.

DEBRITO SUL

VOLTA ÀS AULAS PLANALTO.

ESTUDANTE FICA CONECTADO A DESCONTOS E VANTAGENS.

Para obter descontos de **10% na passagem**, solicite sua carteira de estudante. Você pode aproveitar também o bônus especial: **na compra antecipada de 10 passagens, você ganha 02*.**

Acesse **planalto.com.br**, cadastre-se e escolha qual vantagem você quer utilizar. **Aproveite.**

Planalto

*Promoção não cumulativa

ABTI debate fiscalização com a ANTT

Em reunião realizada no dia 16 de fevereiro, em Porto Alegre/RS, a gerente executiva da ABTI, Gladys Vinci, o assessor jurídico do Sindifoz, Douglas Jacomel e a diretora de Transporte Internacional da NTC&Logística, Sônia Rotondo, apresentaram os problemas que os transportadores internacionais estão enfrentando com a fiscalização da Agência.

O encontro foi mediado por Thiago Marterelly Quirino de Aragão, superintendente da SUROC, e contou com a presença do coordenador de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas, Marcos Antonio Lima das Neves e executivos do setor de fiscalização.

Em ofício encaminhado no mês anterior, a ABTI relacionou inúmeros problemas relacionados à dificuldade de acesso ao atendimento da fiscalização, às falhas do SIFAMA, às autuações e notificações, às questões de defesas e recursos às multas, e até mesmo da dificuldade para pagamento. A entidade agradeceu a disposição da Agência em analisar tais questões, evitando o crescimento do endividamento confiscatório do TRIC.

Entre os inúmeros itens discutidos no encontro, as Entidades assinalaram a necessidade de um canal de comunicação natural com o setor de fiscalização, já que atualmente não existem endereços eletrônicos de pessoas, sendo que os comunicados são direcionados à Ouvidora da Agência. A ANTT justificou que faltam recursos humanos para o órgão, e que os meios e prazos disponíveis refletem esta situação. A burocracia da Agência também foi objeto de reclamações durante a reunião, havendo reconhecimento dos interlocutores deste fato. Para mitigar este problema a Agência estuda disponibilizar os registros de infrações no Sismultas.

Thiago Quirino de Aragão ressaltou que o esforço da sua área é no sentido de harmonizar a Regulação e a Fiscalização da ANTT, mediando os problemas verificados. Ele também lembrou que até o ano que vem todos os processos deverão ser eletrônicos, segundo determinação da Presidência da República.

O transporte internacional luta para ser reconhecido como exportador de serviços

Desde 2011 a ABTI vem trabalhando para obter do governo federal o reconhecimento do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas como uma atividade de exportação de serviços. As iniciativas ganharam terreno quando o governo federal lançou o Plano Brasil Maior, cuja proposta era formular uma nova política industrial, tecnológica e de comércio exterior para o período de 2011 a 2014, visando aumentar a competitividade do país, apoiada na inovação tecnológica e agregação de valor. A ABTI tinha assento no comitê formulador das propostas do Plano.

Uma das principais medidas do Plano Brasil Maior no âmbito do comércio exterior foi o Regime Especial de Reintegração de Valores Tributários para as Empresas Exportadoras – REINTEGRA, regime instituído pela MP 540 de 02 de agosto de 2011, depois convertida na Lei 12.546 de 14 de dezembro de 2011. A medida lembra o regime argentino "Reintegro".

Pela lei, os exportadores podem efetuar o ressarcimento do resíduo de tributos federais na cadeia de produção, sendo que o valor será apurado pela aplicação do percentual de 3% sobre a receita decorrente da exportação dos bens aplicáveis conforme relação anexa ao Decreto que regulamentou a lei, e nela não se incluiu o TRIC.

A lei teve vigência até 31/12/2013, mas foi reinstituída no ano seguinte, através da Lei 13.043/2014.

Em abril de 2012 a ABTI – Associação Brasileira de Transportadores Internacionais encaminhou cinco propostas ao Conselho de Competitividade – Serviços Logísticos – Plano Brasil Maior (veja quadro) com o objetivo de viabilizar ao segmento uma redução dos custos fixos (maior aproveitamento de ativos), redução de custos variáveis (menor custos com diesel, pneus e manutenção), redução de custos com encargos sociais, redução de custos de financiamento das operações e acesso a capital de giro e redução da carga tributária sobre insumos, peças e equipamentos de operação. A Entidade sustentou que estes ganhos proporcionariam tarifas de fretes mais competitivas para a indústria e consumidores brasileiros, salientando que estes

benefícios iriam conferir ao segmento de transporte rodoviário internacional brasileiro condições mais favoráveis de competir com empresas de outros países do Mercosul e Chile que já contam com condições mais vantajosas quando comparadas com a legislações brasileira vigente e a forma burocrática e descoordenada dos intervenientes enfrentados no dia-a-dia das aduanas.

Propostas desde 2012

- Criação de um "Guichê Único" nas aduanas brasileiras
- Habilitação do OEA – Operador Econômico Autorizado
- Desoneração da folha de pagamento
- Duplicação da BR-290 de Porto Alegre à Uruguaiana
- Reconhecimento do Transportador Rodoviário Internacional como exportador de serviços

Transporte mais competitivo

O documento enviado pela ABTI sustentava que o transportador rodoviário internacional de cargas se apresenta com suas cargas à Receita Federal, mas somente as cargas tem controle e estatísticas oficiais.

Com a criação da NBS e do Siscoserv, foram estabelecidas as condições para o controle das operações e faturamento das empresas de transporte rodoviário internacional.

O Plano Brasil Maior ofereceu um tratamento diferenciado às indústrias e alguns segmentos de serviços, com o objetivo de conceder mais competitividade a estes segmentos, e tornar a empresa brasileira mais forte para enfrentar o ambiente de concorrência e de crise que vive o comércio exterior.

Naquele ano as empresas de transporte rodoviário internacional brasileiro também sofriam com a valorização do Real, que inflacionou as tarifas em dólares, já que os investimentos, insumos e manutenção da operação são pagos quase que 100% no Brasil.

Os empresários do setor sustentavam que, assim como os móveis e calçados, as transportadoras internacionais tem sofrido com a concorrência estrangeira e reduzido suas margens e capacidade de investimento e inovação.

A ABTI solicitou o reconhecimento do transporte rodoviário internacional como exportador de serviços, em regime de equiparação aos mesmos benefícios concedidos à indústria e outros segmentos de serviços como o REINTEGRA – devolução de 4% do faturamento. Entre outras razões, a Entidade argumentou que o transporte rodoviário internacional é altamente tributado no investimento, manutenção e operação em nível federal e estadual e isto precisava ser devidamente compensado com o REINTEGRA.

Ao descrever sua circunstância de atuação, o setor explicou que transporta cargas aos portos ou ao exterior, levando junto com elas taxas e impostos federais e estaduais.

Retomada do pleito em 2016

O Plano Brasil Maior esgotou sua proposta e a mudança

do governo federal em 2016 levou a ABTI a retomar o assunto em novo ambiente político. Em setembro do ano passado, a Entidade voltou ao assunto com a coordenadora da ALADI e do Mercosul, Ana Lúcia Oliveira Gomes. Seu vínculo ao Departamento de Negociações Internacionais do Ministério de Indústria, Comércio Exterior e Serviços representa uma nova interlocução para a demanda. A Associação ressaltou que tratamento tributário do TRIC como exportador de serviços protege e fortalece a competitividade comercial do mercado. Em ofício à coordenadora, a Entidade destaca o modelo argentino, que subsidia as empresas internacionais de carga rodoviária, em tributos de combustíveis, pedágios e outros, criando um diferencial competitivo para as mesmas. A ABTI chamou a atenção para a implantação da NBS e do Siscoserv que criaram as condições para o controle das operações e faturamento das empresas de transporte rodoviário internacional. "Sobrevivemos em meio a crises políticas e econômicas, sem o mesmo tratamento diferenciado oferecido às indústrias e alguns segmentos de serviços que tornam estes segmentos mais competitivos e fortes para enfrentar o ambiente competitivo do comércio exterior" registra o documento assinado por Francisco Cardoso, presidente da ABTI, que encerra reiterando a reinvindicação de equiparação aos mesmos benefícios concedidos à indústria e outros segmentos de serviços como o REINTEGRA – devolução de 4% do faturamento.

Francisco Cardoso, desde o período que era vice-presidente da Associação, há mais de cinco anos, vem trabalhando este assunto junto ao Ministério de Indústria, Comércio Exterior e Serviços. Ele assinala que a aquisição de caminhões, pneus e combustíveis, entre outros custos, não geram créditos de IPI e ICMS para o setor. Neste longo período de tratativas com o governo federal o cenário econômico mudou radicalmente. A crise econômica estabeleceu um ambiente desfavorável para esta reivindicação, do ponto de vista da arrecadação federal. Porém, como premissa de base para ampliar a competitividade do país, o reconhecimento do setor como exportador de serviços, tal como acontece em atividades de construção, engenharia e softwares, continua mantendo todos os seus fundamentos.

Adiantamento de contratos de câmbio pode ajudar o setor

Em 31 de agosto de 2012 o então ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Fernando Pimentel, assinou a Portaria 210 que definiu os serviços passíveis de concessão de Adiantamento sobre Contrato de Câmbio (ACC) e Adiantamento sobre Cambiais Entregues (ACE). Nesta imensa relação constaram setores como serviços de construção; arrendamento mercantil e operacional; propriedade intelectual; franquias empresariais e exploração de outros direitos; pesquisa e desenvolvimento; jurídicos e contábeis; serviços profissionais; tecnologia da informação; apoio às atividades empresariais; apoio à atividade agropecuária, silvicultura, pesca, aquicultura, extração mineral, eletricidade, gás e água; manutenção, reparação e instalação; e tratamento, eliminação e coleta de resíduos sólidos, saneamento, remediação e serviços ambientais.

O Transporte Rodoviário Internacional de Cargas não foi contemplado. Segundo o Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio - MDIC, não estão abarcados, juntamente com os serviços de transportes (de todos os modais e apoio), os serviços de distribuição de mercadoria; de despachante aduaneiro; fornecimento de alimentação e bebidas e serviços de hospedagem; serviços postais; distribuição de eletricidade, gás e água; fiandeiros e imobiliários; educacionais; relacionados à saúde humana e assistência social; e serviços pessoais. O MDIC sustenta que a exclusão não foi direcionada especificamente para o setor de transporte rodoviário de cargas, mas igualmente outros agrupamentos de serviços, em linha com as normas anteriormente publicadas relativas ao financiamento das exportações.

No dia 06 de outubro de 2016 na ABTI oficiou ao Ministério, voltando ao tema do reconhecimento do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas como exportador de serviços, ainda que reconhecendo que a situação econômica e as restrições financeiras que atingem o país, possam tornar

difícil o acolhimento da sugestão neste momento. Por outro lado, a Associação apelou para a necessidade de se encontrar soluções que permitam a viabilidade e competitividade das empresas brasileiras no transporte rodoviário internacional de cargas. Neste sentido a Entidade pleiteou a concessão do ACC e do ACE auxiliaria neste momento de grave crise na saúde financeira das empresas que operam no setor e possibilitam o desenvolvimento do Comércio Exterior no MERCOSUL.

Questionado sobre os motivos da não inclusão do segmento na Portaria MDIC nº 210/2012, o Ministério informou que tem recebido sugestões de diversos setores no sentido da ampliação da lista de serviços. Segundo fontes do Ministério há um trabalho em curso analisando as possibilidades de ampliação da lista de serviços para as operações de ACC/ACE, não sendo possível no atual momento adiantar os seus resultados. A publicação da nova Portaria está prevista para o segundo semestre de 2017.

O MDIC reconhece o papel do transporte rodoviário internacional de cargas no contexto das atividades de exportação do país. "Dada à sua transversalidade, o setor de transportes contribui para o desenvolvimento da economia nacional, sendo o transporte de carga rodoviário internacional um importante fator de integração", manifesta a assessoria de comunicação do Ministério.

Ainda segundo o MDIC durante o ano de 2015, conforme dados do Siscoserv (Sistema Integrado de Comércio Exterior de Serviços e Intangíveis), o resultado das vendas dos serviços de transporte rodoviário de carga totalizou US$ 204,3 milhões, o que corresponde a 11% do total vendido de "serviços de transporte de cargas". Esse valor representou uma queda de aproximadamente 14%, se comparado com os dados de 2014.

Entidades

Associação reúne-se com novo chefe da Vigilância Agropecuária de Uruguaiana

Diretores e associados da ABTI realizaram um encontro em 10 de março com Diego Milano Moreira, que assumiu o Serviço de Vigilância Agropecuária em Uruguaiana. O novo chefe ouviu sugestões dos transportadores e prestou esclarecimentos sobre o trabalho da autarquia. Moreira prometeu atuar em favor da agilização dos processos de importação e exportação na fronteira de Uruguaiana.

Na reunião também foram debatidas estratégias de melhorias para o setor, bem como foram sugeridas pautas para as reuniões bilaterais entre Brasil e Argentina e Brasil e Bolívia. Gladys Vinci, gerente executiva, aludiu ao novo site da ABTI que traz novas funcionalidades aos associados.

ABTI lança sua nova identidade visual

A ABTI renovou a sua marca a partir de 2017. O projeto de atualização levou em consideração os valores que a imagem institucional da Associação tem como parâmetros em seu logotipo. A união do setor e o caráter nacional da Entidade são as bases do design. A nota que divulgou a marca sustenta que esta renovação é "uma nova etapa da sua trajetória de trabalho fundamentada no diálogo e na agilidade, na busca da constante evolução".

O processo de atualização de marcas é uma das formas que as empresas e instituições encontram para revelar uma dinâmica de acompanhamento das tendências mais recentes de informação visual, ao mesmo tempo que sugerem ao público-alvo uma percepção subliminar de inovação.

Esta foi a quarta alteração da marca (veja quadro) ao longo dos 43 anos de existência da ABTI. O novo logotipo vem acompanhado de um manual de identidade visual com todas as possibilidades de aplicação em uniformes, veículos, impressos e meio digital.

Atualização do site

Acompanhando a renovação da marca, em janeiro a ABTI apresentou seu novo website, que foi construído ao longo de meses. O portal é totalmente responsivo, portanto ajustado para todos os tamanhos de tela e dispositivos móveis, assegurando seu acesso e uso em qualquer plataforma. O site é mais ágil e interativo e seus conteúdos foram renovados visando prioritariamente à prestação de serviços aos sócios através da informação em tempo real.

Reunião com transportadores no final do ano

A ABTI trabalhou intensamente até o final do ano. Dia 29 de dezembro houve uma reunião

com associados em Uruguaiana que debateu questões como a greve da Receita Federal, proposta para alteração da exportação, além de apresentar aos associados a nova imagem da Entidade, bem como o vídeo institucional que apresenta a trajetória da ABTI. Gladys Vinci, gerente executiva, agradeceu a confiança que os associados depositaram no trabalho dos colaboradores, reafirmando o empenho e mobilização da equipe para conduzir a representação do transporte internacional ao longo de 2017.

Instituto Aliança Procomex divulga balanço de trabalho

O Procomex publicou um relatório de suas atividades em 2016. No final deste documento o Instituto apresentou os resultados obtidos ao longo do ano, que contribuíram para melhorias específicas nos processos de comércio exterior, face ao diálogo com os órgãos de governo, que as implementam.

A seguir destacamos estas melhorias:

Portaria MAPA 158/16 - Dispensa os procedimentos de fiscalização para contêineres lacrados no estabelecimento pelo SIF. Sugestão elaborada durante o mapeamento de processo de exportação de carnes, que contou com representantes do VIGIAGRO.

Instrução Normativa 1650/16 - consulta avulsa à Declaração de Importação do SISCOMEX, disponíveis durante 5 anos. Sugestão elaborada durante o mapeamento de processo de importação marítima, que contou com representantes da SRF e da SECEX.

Instrução Normativa 08/2016 – MAPA: autoriza a apresentação dos documentos exigidos no Manual de Procedimentos Operacionais da Vigilância Agropecuária Internacional mediante sua anexação em formato digital no Portal Único de Comércio Exterior. Sugestão elaborada durante os mapeamentos dos processos de importação de cargas com anuência do MAPA, trabalho que contou com representantes do VIGIAGRO.

Instrução Normativa 08/2016 – MAPA: Os Termos de Ocorrência serão emitidos para notificação de não conformidades passíveis de correção, devendo ser registrados apenas no SIGVIG, ficando dispensada sua impressão e anexação digital no módulo de "Anexação de Documentos" do Portal Único de Comércio Exterior (INSTRUÇÃO NORMATIVA No - 8, DE 5 DE MAIO DE 2016 – MAPA). Sugestão elaborada durante os mapeamentos dos processos de exportação e de importação com anuência desse órgão, trabalhos que contaram com representantes do VIGIAGRO.

RDC 74/16: Estabelece a integração dos sistemas Visão Integrada (VICOMEX) e o DATAVISA para a etapa do Peticionamento Eletrônico para Importação (PEI) – ANVISA. [integração dos sistemas Visão Integrada (Vicomex) e

o Datavisa] - RDC 74/16 Sugestão elaborada durante os mapeamentos dos processos de importação com anuência desse órgão, trabalhos que contaram com representantes da GGPAF.

Sugestão presente na Consulta pública SECEX quanto à Portaria SECEX nº 23 (Circular SECEX nº 75/2016): instituindo novamente o processo para LI Licença de Importação Substitutiva. Sugestão elaborada durante os mapeamentos dos processos de retificação de licença de importação, que contaram com representantes de nove órgãos anuentes.Sugestões que deram base ao texto da Consulta pública da SRF nº 13/2016, a qual dispõe sobre o novo despacho aduaneiro de exportação: instituindo a nova lógica de exportação:

- **Módulo DU-E:** Declaração Única de Exportação. Esse documento deverá substituir os documentos "Registro de Exportação", "Declaração de Exportação" e "Declaração Simplificada de Exportação". A DU-E evitará a repetição de dados em documentos instrutivos na exportação. Sugestão elaborada em 2013 durante os mapeamentos dos processos de exportação, trabalhos que contaram com representantes da SRF e da SECEX.
- **Módulo CCT:** Controle de Cargas e Trânsito. Esse novo módulo será o local no qual serão inseridas informações referentes às movimentações das cargas, ao invés de transportadores e fieis depositários (entre outros elos) necessitarem acessar e controlar essas movimentações por meio de diversos sistemas. Sugestão elaborada em 2013 durante os mapeamentos dos processos de exportação, trabalhos que contaram com representantes da SRF e da SECEX.

Lançamento do Módulo OEA Integrado: a SRF e o MAPA lançarão em 2017 o primeiro projeto piloto em relação a esse novo módulo. Sugestão trabalhada de modo conjunto com a consultoria internacional KGH Border Services entre 2015 e 2016.

Temas trabalhados em 2016

- Portal Único de Comércio Exterior
- Projeto Programa Operador Econômico Autorizado
- Mapeamento do processo de importação indireta
- Mapeamento do processo de exportação indireta
- Mapeamento do processo de exportação de embarque antecipado
- Mapeamento do processo de importação sob anuência do IBAMA
- Mapeamento dos processos de importação sob anuência da ANVISA
- Mapeamento do processo de retificação de licença de importação
- Mapeamento do processo de trânsito aduaneiro
- Mapeamento do processo de exportação de pequenas e médias empresas
- Mapeamento do processo de peças para aeronaves em solo
- Regime Especial de Drawback Suspensão Integrado Contínuo
- Regime Especial de Exceção Tarifária de Bens de Capital (BK) e de Bens de Informática e de Telecomunicações (BIT)
- Regime Especial de Exceção Tarifária para o regime automotivo
- Instrução Normativa SDA 32/15 (embalagem de madeira)
- Instrução normativa SRF 1020/10 (serviços de perícia para identificação e quantificação de mercadoria importada e a exportar)
- Embalagens retornáveis
- Retificação da declaração de importação
- Indicadores de Facilitação Comercial – OCDE
- Doing Business – Banco Mundial

Pedro Lopes assume a ABTC

crédito: CNT

A Associação Brasileira de Logística e Transporte de Carga (ABTC) elegeu Pedro Lopes presidente da Entidade no dia 21 de setembro 2016. O transportador assume o comando da ABTC em substituição a Irani Bertolini, que estava no cargo interinamente. O ex-presidente da Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística do Estado de Santa Catarina (FETRANCESC), natural de Cachoeira do Sul (RS), é o atual vice-presidente da Seção de Transporte de Carga da Confederação Nacional do Transporte (CNT).

A ABTC foi criada em 16 de março de 2000. É uma entidade civil, sem fins lucrativos, que tem como missão defender os legítimos interesses do segmento de logística e transporte de cargas, em todos os seus modais, visando o aperfeiçoamento e o crescimento desta atividade, tornando-a um instrumento de sustentação da economia do país.

A ABTC, que tem foro em Brasília e atuação em todo o território nacional, congrega empresas de transporte de cargas e entidades de classe representativas deste segmento. A ABTI mantém acordo de cooperação com a Entidade para os assuntos relacionados ao Transporte Internacional.

Fetrancesc tem novo presidente

Ari Rabaiolli, empresário da cidade de Joinville, assumiu a Federação das Empresas de Transporte de Carga de Santa Catarina. O transportador anteriormente ocupou o cargo de presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga e de Operações Logísticas de Joinville (Setracajo). Atualmente também é presidente da Transpocred- Cooperativa de Crédito dos Empresários de SC.

Rabaiolli tem como objetivo tornar a Federação mais produtiva com respostas aos diversos entraves, alguns muito graves, que comprometem a sobrevivência do setor. Ele lembrou que o transportador já paga muito além de um pedágio com as estradas precárias e saturadas no Brasil. Disse que já excede os R$ 97,00 o custo fixo de um conjunto de cavalo e carreta parado por uma hora em um congestionamento, sem contar o valor de insumos e desgaste do veículo e peças. Para Rabaiolli, o setor de transporte rodoviário de carga é imprescindível na cadeia produtiva e precisa se tornar visível aos poderes executivo, legislativo e judiciário no Brasil.

Fetranspar reelege Malucelli

O presidente da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná (FETRANSPAR), Sérgio Malucelli, foi reeleito para o quadriênio 2017/2020. A decisão foi do Conselho de Representantes da FETRANSPAR, que é formado por presidentes de todos os sindicatos de transportes de cargas do Estado do Paraná. A nova gestão iniciou no dia 1.º de janeiro de 2017.

Diretoria
Presidente: Sérgio Malucelli
1º Vice-Presidente: Carlos Antônio da Silva Vieira
2º Vice-Presidente: Afonso Akioshi Shiozaki
1º Diretor Financeiro: Josmar Richter
2º Diretor Financeiro: Albio Stupp
Diretores Efetivos: Markenson Marques dos Santos, Marcos Egídio Battistella, Wagner Adriani de Souza Pinto e Geasi Oliveira de Souza.
Diretores Suplentes: Jarton Fernando Sartoretto, Celso Antonio Gallegario e Luiz Carlos Dagostini.

Usuários avaliam Multilog em Uruguaiana

No início de janeiro ocorreu uma reunião da comissão mista (composta de representantes da concedente, da concessionária e dos usuários) em que foi apresentada a avaliação da qualidade da prestação de serviço da concessionária Multilog em Uruguaiana e as medidas propostas para adequação ao pleno atendimento das necessidades dos usuários.

Conforme o RELAC - Relatório Consolidado de Acompanhamento da Execução Contratual do 2º semestre de 2016 a Multilog recebeu a maior nota desde a concessão do serviço, para a empresa EadiSul, evidenciando uma constante melhora no desempenho e a boa administração do PSR/URA.

A pesquisa foi aplicada e coordenada pela Receita Federal tendo por público alvo: motoristas, ajudantes de transporte e despachante; órgãos intervenientes como: a própria RFB, AFIP, ANTT, Anvisa, Mapa, Senasa, Emater, além de transportadores.

Os indicadores levantados na pesquisa são: segurança proporcionada aos usuários e a carga; infraestrutura; condições da prestação dos serviços. (veja gráficos)

Avaliação dos Usuários – Resultado (últimos três anos)

2014	Segurança	Infraestrutura	Serviços	Média
1º semestre	7,74	7,8	7,83	7,8
2º semestre	8,5	8,3	8,25	8,34
2015	**Segurança**	**Infraestrutura**	**Serviços**	**Média**
1º semestre	8,77	8,25	8,35	8,45
2º semestre	8,33	8,28	8,35	8,33
2016	**Segurança**	**Infraestrutura**	**Serviços**	**Média**
1º semestre	8,34	7,83	8,35	8,13
2º semestre	**8,67**	**8,50**	**8,79**	**8,67**

Caminhão permaneceu apenas 10 minutos na exportação

Em 19 de janeiro a Multilog realizou uma reunião operacional com os usuários do porto seco em Uruguaiana. Estes encontros são realizados há seis anos, e tem servido para estimular ações para agilidade do recinto. A efetividade destas iniciativas de diálogo entre os despachantes aduaneiros e transportadores ficou plasmada quando a concessionária informou o recorde de dez minutos para o tempo de permanência do veículo na exportação em dezembro de 2016. Todos os meses tempos similares tem sido atingidos.

A implementação de melhorias na conferência física tem reduzido em média 50% o tempo de deslocamento do caminhão, proporcionando um ganho de até oito horas nos prazos.

Uruguaiana tem redução nos tempos de permanência no Porto Seco

Tara atualizada evita fiscalização invasiva

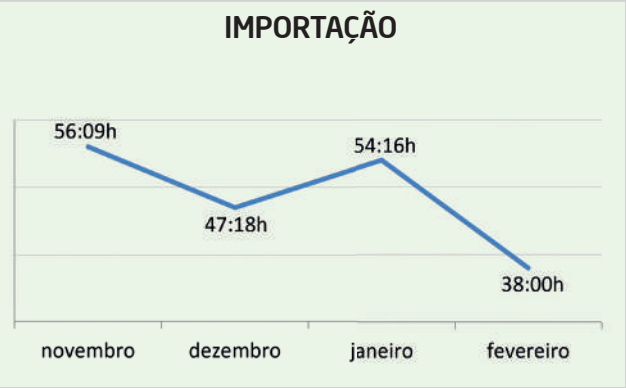
Em reunião operacional com os usuários do Porto Seco de Uruguaiana, que contou com a presença da gerente executiva da ABTI, Gladys Vinci, no dia 16 de março a Multilog apresentou informações relativas ao fluxo de veículos nos últimos meses, em que se verifica a redução dos tempos médios de conferência física das cargas. Entre novembro do ano passado e fevereiro de 2017 a importação teve uma redução de 32% no tempo de permanência e a exportação alcançou um índice de 53% de diminuição. (veja gráfico).

O gerente regional do PSR/URA, Darlan Souza, reforçou que os veículos com produtos perigosos para a exportação deverão ingressar diretamente no Porto Seco após a chegada na fronteira, de posse da nota fiscal. Ele também ressaltou a importância dos veículos manterem atualizada a tara, o que evita maior fiscalização invasiva, custos de manuseio de cargas e demoras logísticas.

Iluminação nas cercanias

As soluções encontradas para por fim à reduzida iluminação das imediações do Porto Seco, que se agravou desde o último trimestre de 2016, também foram alvo de reconhecimento por parte dos presentes à reunião com a concessionária Multilog. Desde fevereiro a ABTI vinha debatendo o problema com as entidades representativas do transporte internacional, e em conjunto foram em busca da resolução do problema junto a Prefeitura Municipal de Uruguaiana. O dia 07 de março Gladys Vinci, Jorge Frizzo, presidente do Sindimercosul, Lauri Kotz, presidente e Breno Luz, gerente do Sdaergs, e Darlan Souza e Everson Martins da Multilog tiveram audiência com o prefeito Ronnie Mello e o secretário municipal Paulo Peixotto Fossari, para equacionar o assunto.

Souza destacou a importância desta mobilização que recuperou a iluminação, fator relevante para a segurança dos usuários do recinto que aguardam ingresso.



Contratação de motoristas para o transporte internacional

Os procedimentos da Transportadora Hammes para a contratação de motoristas para atuar no transporte internacional iniciam com uma pré-seleção através de currículos. A partir daí os candidatos são convidados a participar dos processos seletivos, que são desenvolvidos com as seguintes etapas:

- ✓ Entrevista por competências
- ✓ Consulta de pontos CNH
- ✓ Aplicação de testes de conhecimentos específicos
- ✓ Avaliação psicológica
- ✓ Avaliação médica
- ✓ Teste prático

A transportadora verifica um conjunto de competências que refletem seus valores. (quadro)

Os motoristas da Hammes também são capacitados para uma melhor compreensão das leis de trânsito e de fronteira dos países para os quais a empresa transporte: Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Uruguai, Paraguai e Peru. Entre outros aspectos, estes profissionais, tanto na etapa de integração, como nas de reciclagem, recebem ensinamentos básicos de espanhol, cujo conteúdo ele também recebe impresso no manual do motorista.

A falta de pessoas no mercado com a qualificação necessária, leva a Hammes a capacitar os motoristas que contrata para o transporte internacional. A preparação destes profissionais observa um ciclo de três meses. A partir daí, o motorista segue em comboio para realizar suas primeiras viagens em território internacional.

Competências desejáveis para os motoristas

- Atenção
- Comprometimento
- Concentração
- Disciplina
- Organização
- Trabalho em equipe
- Identificar, planejar, selecionar, analisar, criticar e sintetizar
- Escutar, falar, expressar e argumentar
- Comunicar, flexibilizar, analisar e adaptar-se às condições favoráveis e desfavoráveis

ANTT apresenta projeto de revisão da Resolução que habilita o Transporte Internacional de Cargas

Em 17 de fevereiro o superintendente da SUROC/ANTT, Thiago Aragão, reuniu-se com representantes do Transporte Internacional para apresentar o texto em estudo para a revisão e substituição da Resolução 1474/2006, que regulamenta a habilitação e autorização para a prestação de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas. O encontro realizado em Porto Alegre/RS, contou com a presença de Marcos Antônio Lima das Neves, coordenador de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas, do presidente da ABTI, Francisco Cardoso, da gerente executiva da Entidade, Gladys Vinci, do advogado do Sindifoz, Douglas Jacomel e diretora de Transporte Internacional da NTC&Logística, Sônia Rotondo.

Aragão sustentou que a Agência, ao propor uma nova Resolução está simplificando a atividade, para que a Entidade funcione como um agregador de competitividade do setor frente à competição global. O presidente da ABTI assinalou que o aspecto mais importante para o TRIC é quem pode ser habilitado. Para Cardoso é necessário estabelecer exigências criteriosas para assegurar a formalidade do setor. Entre outras coisas, ele sugeriu que fosse estabelecida uma capacidade mínima de 80 toneladas em frota própria à cada empresa habilitada.

O superintendente da SUROC explicou que as habilitações deverão ter validade de dez anos, porém a comprovação dos requisitos mínimos deverá ser feita a cada cinco anos. A nova redação também define a forma de habilitação de terceiros (agregados), assim como estabelece um prazo de 180 dias para a contratação dos mesmos, além de indicar critérios para a autorização de viagens ocasionais. O transportador de carga própria também foi contemplado com habilitações com prazo de dez anos.

Durante a reunião foi muito debatida a definição do que é a atividade de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – TRIC, como forma de estabelecer um marco para atividade, a partir desta Resolução. Ainda durante o encontro, Francisco Cardoso ponderou a necessidade de se estabelecer formalmente o desatrelamento do cavalo-trator em relação ao semirreboque que contém a carga, para efeitos de fiscalização, permitindo melhor uso e mobilidade da frota das empresas.

No final do evento os representantes do TRIC reconheceram o elevado diálogo que a ANTT tem proposto com os usuários do sistema.

Subcontratação, a quem pagar?

Por Gladys Vinci

Conforme determinações legais definidas na Lei nº 11.442 de 5 de janeiro de 2007, que revogou a Lei no 6.813 de 1980 e regulamentou o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, assim como a Resolução ANTT nº 4799 de 27 de julho de 2015, ambas em vigor, consta que os veículos que operam estão sob a responsabilidade legal do transportador inscrito no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC.

Desta forma, segundo previsão legal, toda a responsabilidade emergente da atividade de transporte recai sobre o detentor do registro junto à Agência Nacional de Transporte Terrestre - ANTT, em qualquer uma de suas modalidades: Transportador Autônomo de Cargas – TAC, Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC e Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC, da mesma forma a Resolução estabelece através do art. nº 23:

> O documento que caracteriza a operação de transporte deverá ser emitido antes do início da viagem contendo, no mínimo, as seguintes informações:
>
> I - nome, razão ou denominação social, CPF ou CNPJ, número do RNTRC e o endereço do transportador emitente e dos subcontratados, se houver;
>
> .....

A operação no transporte rodoviário internacional de cargas é similar, já que depende de prévia habilitação junto à ANTT, mediante outorga a ser concedida na modalidade de autorização, que poderá ser solicitada somente por uma pessoa jurídica, em qualquer um dos tipos societários previstos na Resolução ANTT nº 4.799 (ETC ou CTC), de acordo com o definido no Decreto Presidencial nº 99.704 de 1990 que internalizou no Brasil o Acordo de Transporte Internacional Terrestre (A.T.I.T.), no art. nº 2 do Capítulo I – Disposições Gerais, quando determina que o transporte internacional somente possa ser realizado por empresas autorizadas.

> *"...as operações realizadas pelos veículos na condição de subcontratados estão sob a responsabilidade do detentor da licença junto à ANTT"*

A inserção do transportador autônomo e/ou de pessoas jurídicas, ambos, até então, sem expectativa de habilitação, hoje habilitados em empresas ou cooperativas, viu-se possibilitada em pessoas jurídicas, de acordo com o art. nº 31 do Capítulo II – Transporte Internacional por Rodovia do A.T.I.T.:

> 1. Os veículos e seus equipamentos, utilizados como frota habilitada pelas empresas autorizadas a realizar o transporte internacional a que se refere o presente Acordo, poderão ser de sua propriedade ou afrotados sob a forma de arrendamento mercantil ou "leasing", tendo estes últimos o mesmo caráter dos primeiros para todos os efeitos.

E no caso de cooperativas, com a comprovação de propriedade necessária para habilitação em seu nome próprio ou no de seus cooperados que foi definida pela Resolução ANTT nº 4.799, no art. nº 13,

> Os veículos automotores de carga e os implementos rodoviários devem ser cadastrados na frota do transportador inscrito no RNTRC.
>
> ....
>
> § 2º Compõem a frota da CTC os veículos automotores de carga e de implementos rodoviários cadastrados e vinculados ao seu registro no RNTRC.

Porém, estes últimos assumem a qualidade de próprios para todos os efeitos, assim como os veículos arrendados.

Pelo exposto, fica demonstrado que as operações realizadas pelos veículos na condição de subcontratados estão sob a responsabilidade do detentor da licença junto à ANTT, no caso do transporte nacional identificado pelo RNTRC e no internacional também definido pela Licença Originária. No transporte internacional esta relação fica evidenciada na emissão do MIC DTA (Manifesto Internacional de Carga / Declaração de Trânsito Aduaneiro), já que os dados do subcontratado estão descritos nos campos 9 a 15, onde deverá constar nome, endereço, CNPJ, assim como os dados do veículo. A contratação, entretanto, deverá ser realizada em nome do titular do registro e/ou autorização.

Em resumo, parece óbvio, então, que o transportador contratante efetue o pagamento ao subcontratado, detentor do registro e/ou licença internacional, responsável pela operação ou a quem de direito o represente.

Borghetti Logística aposta no crescimento do Transporte Internacional

A Borghetti Logística foi fundada em 1992 por Mizé e Luiz Borghetti, que identificaram uma oportunidade de negócios para cargas de retorno para o transporte internacional, das empresas de transporte do Mercosul/Chile que vinham ao Brasil com as importações.

O vínculo de Mizé com Laura Venegas, representante de empresas chilenas no Brasil, configurou o conjunto de atividades logísticas que hoje são prestadas pela Borghetti.

As necessidades identificadas no transporte redundaram também no serviço de representação logística e comercial para as empresas internacionais do Mercosul/Chile.

Os negócios foram ampliados em 2003, quando foi implantada a Borg Express, com o objetivo de aumentar sua participação no transporte internacional de cargas. Neste mesmo ano a empresa se habilitou para o transporte internacional de cargas, vindo a alcançar o objetivo de experiência plena que resultou na conquista de bons clientes e gestão de frota.

A partir deste período a Borghetti, que tem sua sede em São Paulo/SP, deixou de ser apenas gestora de frotas de outras empresas e se posicionou também como transportadora através da Borg Express, com frota própria e operações voltadas exclusivamente ao transporte internacional.

Mizé Borghetti, diretora, afirma que a empresa sempre apostou e continua apostando no crescimento do transporte internacional, sempre buscando renovação e investimentos nesta área. Mas ela pondera que este crescimento só poderá ser alcançado quando efetivamente os países que são envolvidos nessa cadeia (Mercosul/Chile) se unirem em propósitos comuns, deixando de lado as burocracias internas e as rusgas diplomáticas que tanto atrapalham o setor e o mercado. "Não temos dúvidas que o transporte internacional cresceu muito nos últimos anos, e continuará dessa forma", acrescenta Mizé

A diretora explica que a Borghetti está organizada em quatro grandes áreas: Comercial, Operacional, Documental e Jurídico.

O Comercial, gerido por Luiz Borghetti e Bruno Borghetti, trabalha diretamente com os grandes clientes exportadores e importadores, captando negócios e auxiliando no transporte de carga até o destino.

Já o Operacional composto por mais de 20 colaboradores, gerido por ela mesma e por Julia Borghetti, trabalha na linha de frente junto com o cliente e as frotas, administrando todo o transporte até o destino, auxiliando as empresas representadas na administração das frotas em território brasileiro.

"Juntamente da operação com os caminhões e as cargas, temos nosso setor Documental, responsável pela logística dos documentos do transporte de exportação e importação", acrescenta Mizé.

A área Jurídica, gerida pelo advogado Carlos Eduardo Spilimbergo, presta auxílio jurídico às empresas representadas do grupo e outras transportadoras nacionais e internacionais, fazendo gestão de seguros com corretoras e seguradoras, auxiliando na solução de sinistros abertos e atuando perante à ANTT e Receita Federal do Brasil.

Base em Uruguaiana

A Transportadora da Borghetti Logística – BorgExpress - tem sua matriz em Uruguaiana. Nesta cidade também está estabelecida a filial da Borghetti. Ali é feita toda a coordenação fronteiriça, auxiliando nos tramites em Aduana e no tratamento com os motoristas da frota e subcontratados habilitados para o transporte internacional.

Mizé destaca que os diferenciais da empresa são a seriedade, ética e amor pelo que faz. "O merca-

do do transporte é altamente competitivo, já vimos muitas empresas começarem seus trabalhos e encerrarem as atividades, por isso temos exemplos concretos do que fazer ou não neste setor" comenta a diretora.

Em seu trabalho de representação de empresas internacionais, a Borghetti tem contato com investimentos muito altos, que são tratados como se fossem da própria empresa: "damos aos nossos clientes um tratamento quase familiar. Nós cuidamos do motorista para que ele se sinta bem, consciente, satisfeito e seguro para transitar pelas nossas estradas. Lembrando sempre que ele é a matéria prima do transporte, e nos representa perante nossos clientes para conseguirmos atender as expectativas comerciais com maior qualidade", acrescenta ela.

Para 2017 a empresa busca a

certificação de Operador Econômico Autorizado (OEA) perante a Receita Federal do Brasil. Na avaliação de seus gestores, dessa forma a empresa comprovará aos seus clientes, cada vez mais exigentes, a qualidade com que sempre trabalhou e busca entregar em seus serviços.

A Borghetti Logística é sócia da ABTI desde 2013. "A Associação é hoje um nome extremamente forte no transporte internacional e é cada vez mais claro o auxílio que dá às empresas associadas ou não, prestando um verdadeiro serviço ao transporte internacional de cargas" testemunha a diretora, que finaliza destacando que a atividade carece de pessoas que realmente representem o transporte internacional e que "façam barulho" quando as coisas não saem certas. "Um exemplo dessa atuação foi a polêmica falta de segurança no Porto Seco de Uruguaiana, em que a Entidade vestiu a camisa da classe e pediu providências do Poder Público e da Administradora do Porto Seco" finaliza Mizé Borghetti.

Empresas representadas pela Borghetti Logística

Transportes CDC
Transportes Negrete S.A
Transporte San Cristobal – Carrusel
Tulio Diaz
Transportes Marvel
Transportadora Binacional
Borg Express

Seminário Internacional sobre transporte de produtos perigosos

A Rede Brasileira de Ensino promove no dia 04 de maio, em Porto Alegre/RS, o III Seminário Nacional e o II Seminário Internacional sobre o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos.

Voltado ao público do setor de transporte, expedição, fabricação, importação, despachantes aduaneiros, estudiosos, instrutores e fiscalizadores envolvidos na área de produtos perigosos, os temas abordados nas palestras e nas atividades propostas contemplam a nova Resolução ANTT nº 5.232, publicada no final de 2016, que terá efeitos diretos na fiscalização a partir de julho de 2017. Durante o Seminário serão lançadas duas

Foz do Iguaçu sediou o 1º Seminário em 15 de dezembro

obras, uma direcionada ao transporte rodoviário nacional de produtos perigosos e outra abordando o segmento internacional.

A programação dos seminários, que serão realizadas no Centro de Eventos do Hotel Continental, consta de oito palestras, ocupando todo o dia. O evento conta com o apoio do Sindicato dos Policiais Rodoviários Federais do RS. Inscrições e programação completa podem ser verificadas no site: www.reabren.com.

Horários das Operações Aduaneiras nas Principais Fronteiras

Cidade	Órgãos de controle	Dias úteis	Final de semana	Mapa	Anvisa	Emater
Chuí (RS)	Receita Federal	das 8h às 19h				
Jaguarão (RS)	Concessionária Multilog	8h às 12h e das 13h30 às 19h		8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 14h às 18h	
	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h				
Aceguá (RS)	Receita Federal	10h às 18h		14h às 18h		
Sant'Ana do Livramento (RS)	Concessionária Multilog	das 8h às 12h e das 14h às 19h48min		8h às 12h e das 13h30 às 17h30	8h às 12h e das 14h às 18h	
	Receita Federal	8h às 20h				
Quaraí (RS)	Receita Federal	das 8h. às 12h e das 13h30min às 17h30min				
Barra do Quaraí (RS)	Receita Federal	domingo a domingo: das 8h às 20h				
Uruguaiana (RS)	Concessionária Multilog	8h às 22h	sábados e feriados das 8h às 15h	8h às 12h e das 14h às 18h30	8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 14h às 18h
	Receita Federal	8h às 20h	das 8h às 14h			
	TA BR 290	segunda a segunda: 7h às 21h				
Itaqui (RS)	Receita Federal	das 8h às 12h e das 13h30min às 17h30min				
São Borja (RS)	Concessionária MERCOVIA	das 7h às 23h	sábados das 7h às 18h /domingos: das 8 às 12h	8h às 18h e aos sábados das 8h às 12h	8h às 18h e aos sábados das 8h às 12h	
	Receita Federal	das 8h às 20h	das 8h às 14h			
Porto Xavier (RS)	Receita Federal	das 8h às 12h e das 14h às 18h				
Dionísio Cerqueira (SC)	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h		7h30 às 12h e das 13h30 às 17h30	8h às 12h Período da tarde, somente trabalho administrativo	
Foz do Iguaçu (PR)	Concessionária Multilog	7h30min às 2h10min	8h às 12h30min	8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 13h às 17h	
	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h			
Santa Helena (PR)	Porto de Santa Helena	das 7h às 19h		7h às 11h30 e das 13h30 às 18h		
	Receita Federal	das 7h às 12h e das 13h30min às 19h				
Guaíra (PR)	Porto Sete Quedas	7h às 19h		8h às 17h30	8h às 17h30	
	Receita Federal	8h às 18h30min				
Corumbá (MS)	AGESA	7h30 às 12h e das 13h30 às 18h	8h às 12h	7h30 às 11h30 e das 13h30 às 17h30		
	Receita Federal	das 7h30min às 11h30min e das 13h30min às 17h30min	8h às 12h			

Obs.: Cabe ressaltar que após o horário de expediante da RFB em todas as fronteiras que possui Concessionária ou Permissionária desde que autorizadas, podem liberar as parametrizações em canal verde.

Área de Controle Integrado

Concessionária Permissionária	Responsável	Operação Aduaneira	Telefone para contato
Uruguaiana-RS/Paso de los Libres-AR*			
Multilog	Darlan Ribeiro Souza	Importação	(55) 3412-7200
São Borja-RS/Santo Tomé-AR			
Mercovia (CUF)	José Luis Vazzoler	Importação e Exportação	(55) 3431-2207
Santana do Livramento-RS/Rivera-UY			
Multilog	Francisco Damilano	Importação e Exportação	(55) 3621-5300
Corumbá-MS/Puerto Soares-BO			
Agesa	Edmar Fernando Figueiredo Cruz	Importação e Exportação	(63) 3234-7300
Jaguarão-RS/Rio Branco-UY			
Multilog	Roger da Costa Mendes Ribeiro	Importação e Exportação	(53) 3261-1277

**A exportação em Uruguaiana está em fase de integração com Paso de los Libres/AR.*

Sub-Contratação

Transporte entre Brasil e	Mesma bandeira	Cruzamento de bandeira	Reunião bilateral
Argentina	Autorizado	Autorizado	Item 4 da reunião bilateral Br-Ar realizada em 29 e 30/09/2005
Paraguai	Autorizado	Autorizado	Item 1.3 da XXI Reunião Bilateral Br-Py realizada em 20 e 21/02/2003
Uruguai	Autorizado	Autorizado	Item 2.2 da XVIII Reunião Bilateral Br-Uy realizada em 09 e 10/02/2006
Chile	Autorizado	Autorizado	Item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 08 e 09/06/2006 e item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 28 e 29/04/2009
Peru	Autorizado	Não autorizado	Item 2.2 da VII Reunião Bilateral realizada de 20 a 22/02/2013
Venezuela	Autorizado	Autorizado	Item 2.1 da VIII Reunião Bilateral realizada em 05 e 06/03/2009.
Bolívia	Autorizado	Autorizado	Item II.5 da XI Reunião Bilateral realizada em 16/03/2011
Guiana	Não acordado / não autorizado	Não acordado / não autorizado	

Tabela atualizada até 10/10/2016

MIC/DTA e CRT: Deverão serem emitidos pela empresa contratante

SEGURO RESP. CIVIL DANOS a TERCEIROS: Deverá ser emitido pela empresa contratada.

SEGURO RESP. CIVIL DANOS a CARGA TRANSPORTADA: Deverá ser emitido pela empresa contratante (campo 03 do CRT)

Intercâmbio de Tração

Transporte entre Brasil e	Mesma bandeira	Cruzamento de bandeira	Reunião bilateral
Argentina	Autorizado	Autorizado	Item 4 da Reunião Bilateral Br-Ar realizada em 29 e 30/09/2005
Paraguai	Autorizado	Não autorizado	Item 1.3 da XXI Reunião Bilateral BR-PY realizada em 20 e 21/02/2007
Uruguai	Autorizado	Não autorizado	Reunião Bilateral Extraordinária BR-UY de 05/11/2014
Chile	Não autorizado	Não autorizado	Item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 08 e 09/06/2006 e Item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 28 e 29/04/2009
Peru	Não autorizado	Não autorizado	Item 2.2 da VII Reunião Bilateral realizada de 20 a 22/02/2013
Venezuela	Autorizado	Autorizado	Item 2.1 da VIII Reunião Bilateral realizada em 05 e 06/03/2009 e Item 2.3 da IV Reunião
Bolívia	Autorizado	Autorizado	Item II.5 da XI Reunião Bilateral realizada em 16/03/2011
Guiana	Não acordado / não autorizado	Não acordado / não autorizado	

Tabela atualizada até 10/10/2016

Fluxo do TRIC

Fevereiro 2017

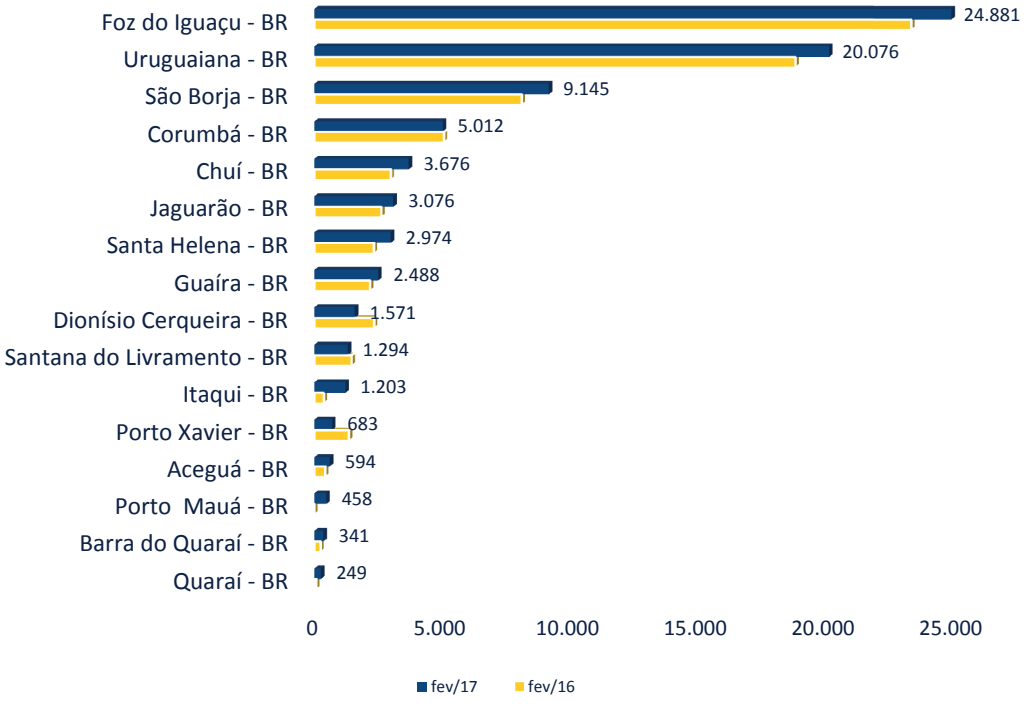
ABTI

Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês anterior com mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual)		
				Jan-Fev 2016	Jan-Fev 2017	Δ	Jan 2017	Fev 2017	Δ	Fev 2016	Fev 2017	Δ	Mar-Fev 2016	Mar-Fev 2017	Δ
Itaqui	Alvear	AR	Importação	274	1.111	305,47%	607	504	-16,97%	162	504	211,11%	1.466	5.299	261,46%
			Exportação	92	92	0,00%	51	41	-19,61%	40	41	2,50%	310	455	46,77%
			Total	366	1.203	228,69%	658	545	-17,17%	202	545	169,80%	1.776	5.754	223,99%
São Borja	Santo Tomé	AR	Importação	3.656	3.636	-0,55%	1.606	2.030	26,40%	2.025	2.030	0,25%	26.027	27.220	4,58%
			Exportação	4.440	5.509	24,08%	2.726	2.783	2,09%	2.675	2.783	4,04%	34.794	35.564	2,21%
			Total	8.096	9.145	12,96%	4.332	4.813	11,10%	4.700	4.813	2,40%	60.821	62.784	3,23%
Porto Xavier	San Javier	AR	Importação	1.120	439	-60,80%	292	147	-49,66%	644	147	-77,17%	6.750	7.162	6,10%
			Exportação	230	244	6,09%	142	102	-28,17%	94	102	8,51%	2.610	3.076	17,85%
			Total	1.350	683	-49,41%	434	249	-42,63%	738	249	-66,26%	9.360	10.238	9,38%
D. Cerqueira	B. de Irigoyen	AR	Importação	1.229	882	-28,23%	390	492	26,15%	657	492	-25,11%	8.141	6.807	-16,39%
			Exportação	1.102	689	-37,48%	349	340	-2,58%	666	340	-48,95%	5.622	7.852	39,67%
			Total	2.331	1.571	-32,60%	739	832	12,58%	1.323	832	-37,11%	13.763	14.659	6,51%
Uruguaiana	P. de los Libres	AR	Importação	5.310	5.634	6,10%	2.840	2.794	-1,62%	2.684	2.794	4,10%	37.277	40.000	7,30%
			Exportação	13.467	14.442	7,24%	7.783	6.659	-14,44%	6.917	6.659	-3,73%	87.933	92.017	4,64%
			Total	18.777	20.076	6,92%	10.623	9.453	-11,01%	9.601	9.453	-1,54%	125.210	132.017	5,44%
Porto Mauá	Alba Posse	AR	Importação	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	39	0,00%
			Exportação	0	458	0,00%	255	203	-20,39%	0	203	0,00%	0	1.836	0,00%
			Total	0	458	0,00%	255	203	-20,39%	0	203	0,00%	0	1.875	0,00%
Foz do Iguaçu	Puerto Iguazu	AR	Imp.PTN	5.711	S/Info		S/Info	S/Info		3.093	S/Info		S/Info	S/Info	
			Exp. PTN	1.264	S/Info		S/Info	S/Info		615	S/Info		S/Info	S/Info	
			Total	6.975	S/Info		S/Info	S/Info		3.708	S/Info		S/Info	S/Info	
Foz do Iguaçu	C. del Este	PY	Imp.PIA	2.406	S/Info		S/Info	S/Info		1.228	S/Info		S/Info	S/Info	
			Exp. PIA	8.557	S/Info		S/Info	S/Info		4.536	S/Info		S/Info	S/Info	
			Oper. Noturna	5.392	S/Info		S/Info	S/Info		2.702	S/Info		S/Info	S/Info	
			Total	16.355	S/Info		S/Info	S/Info		8.466	S/Info		S/Info	S/Info	
Foz do Iguaçu	C.del Este/P.Iguazu	AR/PY	Total	23.330	24.881	6,65%	14.393	10.488	-27,13%	12.174	10.488	-13,85%	120.691	177.200	46,82%
Santa Helena	Porto Índio	PY	Importção	1.906	2.676	40,40%	1.803	873	-51,58%	824	873	5,95%	10.491	20.236	92,89%
			Exportação	419	298	-28,88%	248	50	-79,84%	140	50	-64,29%	3.445	2.781	-19,27%
			Total	2.325	2.974	27,91%	2.051	923	-55,00%	964	923	-4,25%	13.936	23.017	65,16%
Guaíra	Salto del Guaíra	PY	Importação	1.576	1.947	23,54%	1.386	561	-59,52%	658	561	-14,74%	7.275	14.085	93,61%
			Exportação	599	541	-9,68%	369	172	-53,39%	203	172	-15,27%	2.250	3.734	65,96%
			Total	2.175	2.488	14,39%	1.755	733	-58,23%	861	733	-14,87%	9.525	17.819	87,08%
Aceguá	Acegua	UY	Importação	193	438	126,94%	299	139	-53,51%	40	139	247,50%	1.717	2.426	41,29%
			Exportação	233	156	-33,05%	101	55	-45,54%	148	55	-62,84%	1.046	1.146	9,56%
			Total	426	594	39,44%	400	194	-51,50%	188	194	3,19%	2.763	3.572	29,28%

ABTI				Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês anterior com mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual)		
Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	Jan-Fev 2016	Jan-Fev 2017	Δ	Jan 2017	Fev 2017	Δ	Fev 2016	Fev 2017	Δ	Mar-Fev 2016	Mar-Fev 2017	Δ
Barra do Quaraí	Bella Unión	UY	Importação	29	196	575,86%	107	89	-16,82%	29	89	206,90%	35	880	2414,29%
		Exportação		208	145	-30,29%	70	75	7,14%	101	75	-25,74%	1.772	1.763	-0,51%
		Total		237	341	43,88%	177	164	-7,34%	130	164	26,15%	1.807	2.643	46,26%
Chuí	Chuy	UY	Importação	758	950	25,33%	503	447	-11,13%	394	447	13,45%	5.876	6.848	16,54%
		Exportação		2.225	2.726	22,52%	1.339	1.387	3,58%	1.205	1.387	15,10%	16.306	17.896	9,75%
		Total		2.983	3.676	23,23%	1.842	1.834	-0,43%	1.599	1.834	14,70%	22.182	24.744	11,55%
Jaguarão	Rio Branco	UY	Importação	1.037	1.658	59,88%	994	664	-33,20%	522	664	27,20%	7.152	11.009	53,93%
		Exportação		1.575	1.418	-9,97%	688	730	6,10%	884	730	-17,42%	10.541	10.536	-0,05%
		Total		2.612	3.076	17,76%	1.682	1.394	-17,12%	1.406	1.394	-0,85%	17.693	21.545	21,77%
Quaraí	Artigas	UY	Importação	42	237	464,29%	54	183	238,89%	28	183	553,57%	167	1.201	619,16%
		Exportação		31	12	-61,29%	0	12	0,00%	10	12	20,00%	177	172	-2,82%
		Total		73	249	241,10%	54	195	261,11%	38	195	413,16%	344	1.373	299,13%
S. do Livramento	Rivera	UY	Importação	403	443	9,93%	195	248	27,18%	210	248	18,10%	3.151	5.157	63,66%
		Exportação		1.052	851	-19,11%	446	405	-9,19%	584	405	-30,65%	7.288	6.359	-12,75%
		Total		1.455	1.294	-11,07%	641	653	1,87%	794	653	-17,76%	10.439	11.516	10,32%
Corumbá	Puerto Suarez	BO	Importação	356	297	-16,57%	163	134	-17,79%	150	134	-10,67%	2.701	3.162	17,07%
		Exportação		4.700	4.715	0,32%	2.438	2.277	-6,60%	2.361	2.277	-3,56%	30.474	33.409	9,63%
		Total		5.056	5.012	-0,87%	2.601	2.411	-7,30%	2.511	2.411	-3,98%	33.175	36.571	10,24%

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

Fluxo de veículos



Feriados internacionais

ABRIL

- **02** Dia das Ilhas Malvinas
- **13** Quinta-Feira Santa
  Semana de Turismo / Semana Santa
- **14** Sexta-Feira Santa
  Semana de Turismo / Semana Santa
- **15** Sábado de Aleluia
- **16** Páscoa
- **19** Declaração da Independência
- **21** Tiradentes

MAIO

- **01** Dia do Trabalhador
- **14** Independência do Paraguai
- **21** Dia das Glórias Navais
- **25** Revolução de Maio

JUNHO

- **12** Dia da Paz del Chaco
- **20** Morte do Gen. Manuel Belgrano
  Dia da Bandeira
- **24** Batalha de Carabobo
- **26** São Pedro e São Paulo

Fonte: www.mercosur.int

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

Restrição de veículos no Brasil

FERIADO	DATA	HORÁRIO
Semana Santa	13/04/2017 (quinta-feira)	16h às 24h
	14/04/2017 (sexta-feira)	06h às 12h
	16/04/2017 (domingo)	16h às 24h
Tiradentes	20/04/2017 (quinta-feira)	16h às 24h
	21/04/2017 (sexta-feira)	06h às 12h
	23/04/2017 (domingo)	16h às 24h
Dia do Trabalho	28/04/2017 (sexta-feira)	16h às 24h
	01/05/2017 (segunda-feira)	16h às 24h
Corpus Christi	15/06/2017 (quinta-feira)	06h às 12h
	18/06/2017 (domingo)	16h às 24h

Fonte: Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF

Restrição de veículos na Argentina

DATA	HORÁRIO	Sentido do fluxo de veículos nas estradas de acesso à cidade de Buenos Aires
Quarta-feira 12 de Abril	18h às 21h59min	Ascendente (saída)
Domingo 16 de Abril	18h às 21h59min	Descendente (regresso)
Sexta-feira 28 de Abril	18h às 21h59min	Ascendente (saída)
Segunda-feira 1 de Maio	18h às 21h59min	Descendente (regresso)
Quarta-feira 24 de Maio*	18h às 21h59min	Ascendente (saída)
Domingo 28 de Maio*	18h às 21h59min	Descendente (regresso)
Sexta-feira 16 de Junho*	18h às 21h59min	Ascendente (saída)
Terça-feira 20 de Junho*	18h às 21h59min	Descendente (regresso)

Fonte: www.seguridadvial.gov.ar

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

ALTA TECNOLOGIA E CONHECIMENTO NA MESMA DIREÇÃO

UNIDADE DE BRASÍLIA

SEST SENAT
Simulador

O SEST SENAT apresenta os simuladores de direção híbridos, tecnologia de ponta para a melhor capacitação de motoristas profissionais de cargas e de passageiros. Os cursos permitirão um treinamento completo voltado ao desenvolvimento de competências e habilidades necessárias à condução correta e segura de ônibus, caminhões e carretas. É a inovação tecnológica em favor da qualidade, da eficiência e da segurança.

SEST SENAT | Serviço Social do Transporte | Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte

www.sestsenat.org.br | 0800 728 2891 | /SestSenatBrasil

Em constante evolução

ABTI

Juntos seremos mais fortes!