## Cenário do sexista Contraction of the Contr







Mala Direta **Postal** Básica 9912341225-DR/RS **ABTI** 

CORREIOS \*\*\*

Eleicões na ABTI: Francisco Cardoso cumprirá novo mandato



## 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



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

abtint



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



Taciana Machado Comunicação e Marketing projetos@abti.org.br skype: projetos.abti Ramal: 208









#### **Editorial**



"Estou honrado com a confiança de nossos Associados e uma Diretoria e Colaboradores participativos e comprometidos"

#### Um ano de intenso trabalho

ano de 2017 exigiu de todos nós intenso trabalho em nossas empresas e na representação de nosso setor. Temas como a reforma trabalhista, oneração da folha de pagamento e o marco regulatório do transporte de cargas, que impactam na segurança jurídica trabalhista, custos e regulação de nossas atividades e nossos negócios, foram, e estão sendo, acompanhados de muito perto pela ABTI.

Felizmente já podemos comemorar uma nova legislação de trabalho, que vai melhorar a relação empresa e colaboradores, já que, com maior segurança jurídica, teremos mais confiança para seguir investindo e gerando empregos.

Quanto ao Marco Regulatório no capítulo do TRIC – Transporte Rodoviário Internacional de Cargas, estamos confiantes que a redação proposta pelo relator deputado Nelson Marquezelli vai disciplinar o acesso à atividade, e também proporcionar, ao longo de um período de transição, uma profunda qualificação de nosso setor, que irá proporcionar a tão sonhada valorização de nossos serviços e atividades.

Tratando-se de volumes de negócios, já podemos sentir que principalmente a exportação brasileira voltou a crescer, trazendo com isso otimismo ao nosso setor, e com esse novo quadro mais confiança e forças, para que possamos repassar às nossas tarifas todos os aumentos de custos que suportamos nos últimos meses.

Em 2017 a ABTI atuou e colaborou juntamente com o Instituto PRO-COMEX com sugestões e propostas de mudanças no SISCOMEX - Portal Único de Comércio Exterior que passa a contar com a Declaração Única de Exportação – DU-e, e em breve, com a Declaração Única de Importação – DUIMP e a integração de outros agentes intervenientes como o MAPA e a ANVISA, que irão conferir mais agilidade e transparência, reduzir buro-cracia e tempos, aumentando a produtividade ao nosso setor.

Nessa última edição do ano quero agradecer e afirmar que estou honrado com a confiança de nossos Associados e uma Diretoria e Colaboradores participativos e comprometidos, para um segundo mandato à frente de nossa Entidade. Desejo que em 2018 possamos fazer bons negócios e iniciar uma longa e duradoura fase de crescimento.

Francisco Carlos Gonçalves Cardoso Presidente da ABTI

#### Matéria de Capa

19



## O Subgrupo 5 do Mercosul trabalha pelo transporte nos países do bloco econômico

Transporte é sinônimo de integração e este setor de serviços avança, mas não na velocidade esperada pelo setor privado.



Brasil-Peru promovem reunião bilateral em São Paulo



ABTI participa de Assembleia da Câmara Interamericana de Transporte no Peru



Ministério da Agricultura anuncia medidas para agilizar fiscalização nas fronteiras

11<sub>a</sub>13

15

16-17

#### Sumário

ANO XI - EDIÇÃO 46 - 2017

			•		_
$-\mathbf{r}$			ш	n	-
_	<b>u</b> , ,	ı	П	u	ᆫ

Francisco Cardoso cumprirá novo mandato na ABTI 06

#### **ENTIDADE**

A Diretoria da Associação para o biênio 2018/2019 **07 a 09** 

#### **EVENTOS**

ABTI recepciona autoridades e Diretoria em Uruquaiana 10

#### **TRANSPORTE**

Medidas vão agilizar transposição na ponte internacional de Uruguaiana 14

#### **TRANSPORTE**

Confederação recorre à Justiça para assegurar terceirização no transporte 18

#### **GERAIS**

Arroz importado seguirá direto do Uruguai até Itaqui/RS **25** 

#### **INTERNACIONAL**

Proposta de solução via seguro para o roubo de mercadorias em trânsito **26-27** 

#### **LEGISLAÇÃO**

TAG tem calendário de implantação para 2018 **28** 

#### **INFRAESTRUTURA**

Porto Xavier/RS larga na frente na busca por recursos para construir ponte internacional **29** 

#### **RECURSOS HUMANOS**

A qualificação do motorista profissional 30-31

#### **MERCADO**

Scania amplia linha de caminhões 32

#### **ESPAÇO COMJOVEM**

Jovens empresários visitam administração do Porto Seco de Uruguaiana **33** 



Internacionais

DIRETORIA EXECUTIVA

de Transportadores

#### Presidente

Francisco Carlos G. Cardoso Vice-Presidente

Vice-Presidente
Glademir Zanette
Diretor Administrativo

Luiz Alberto Garcia dos Santos **Diretor Técnico** 

Jorge Antônio Lanzanova

Diretor de Assun. Políticos

Marcelo Cesar Goncalves

Diretores de Relações Institucionais Urubatan Helou Sergio Maggi Junior

#### CONSELHO DIRETOR

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

Taciana Machado projetos@abti.org.br - Ramal 208

#### **REDAÇÃO**

Editor Responsável Jornalista Paulo Ziegler

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

#### **Entidades**

## Francisco Cardoso é reeleito presidente da ABTI



Diretores e colaboradores da Associação

ABTI realizou eleições em 01 de dezembro para Diretoria Executiva, do Conselho Diretor e do Conselho Fiscal para o biênio 2018/2019. A Assem-

bleia Geral Ordinária referendou a chapa única tendo Francisco Cardoso como presidente reeleito.

Cardoso participa da Diretoria da ABTI desde 2006. Em 2010 foi eleito vice-presidente, tendo assumido como presidente da entidade em 2014. Atualmente ele é diretor de Cargas da Câmara Interamericana de Transportes (CIT), vice-presidente Internacional da Associação Brasileira de Logística e Transporte de Carga (ABTC), conselheiro do Sest Senat, diretor da Seção II do Transporte Rodoviário de Cargas da CNT e conselheiro fiscal da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Rio Grande do Sul (FETRANSUL).

O presidente agradeceu a confiança depositada, renovou sua convocação aos demais diretores e empresas associadas para o trabalho de defesa dos interesses do setor: "é preciso estar atento, pois este é o nosso negócio", concluiu Cardoso.

#### Gestão 2018/2019

#### Diretoria Executiva

**Presidente:** Francisco Carlos G. Cardoso – Interlink Transp. Internacionais **Vice-Presidente:** Glademir Zanette – Transportes Rodoviários Letsara **Diretor Administrativo:** Luiz Alberto Garcia dos Santos – Alecrim Transportes e Logística

**Diretor Técnico:** Mauir S. Chaves – Veloce Logística

**Diretor de Assuntos Políticos:** Jorge Antônio Lanzanova – Atrhol – Agência e Transportes Horizontina

**Diretor de Relações Institucionais:** Urubatan Helou – Braspress Transportes Urgentes

**Diretor de Relações Institucionais:** Sergio Maggi Junior – Gafor S/A

#### **Conselho Diretor**

Ezequiel Roman - Transportes Silvio

Marcos Egídio Battistella – BBM Logística

Clóvis Dall'Agnol – Expresso Hércules

Lenoir Gral – Transportes Gral

Juan Carlos Castro Pastor – Transrodut Transp. Nacionais e Internacionais

Fernando Cordenonsi – Transportes Cordenonsi

Osni Roman - Coopercarga

#### Conselho Fiscal

Presidente: Paulo Cesar Maia Oliveira – Transporte Gabardo

#### Conselheiros fiscais

José Paulo Silveira – TNT Mercúrio

Valmor Scapini – Scala Transporte e Logística

#### Conselheiros Fiscais Suplentes

José Schutz Schwanck – Irmãos Schwanck

Edgardo José Gasparrin – Rigabras Transportes

## Diretoria da ABTI biênio 2018/2019



#### **FRANCISCO CARLOS CARDOSO**

52 anos, é natural de Porto Alegre. O diretor presidente da Interlink Transportes Internacionais fundou sua empresa em 1992. É formado em Administração de Empresas com especialização em Comércio Exterior. Ele consi-

dera a representação constituída pela ABTI como fundamental para a defesa dos interesses do Transporte Internacional. Cardoso avalia que 2018 será um ano positivo, de aumento do volume de exportações, trazendo aquecimento para o setor, e consequentemente criando um ambiente favorável para a renegociação de tarifas do transporte.

#### **LUIZ ALBERTO GARCIA DOS SANTOS**

54 anos, é natural de Uruguaiana. Graduado em Administração de Empresas e Logística, atua há 31 anos no setor. É diretor de Logística e Qualidade da Alecrim Transportes e Logística. O diretor Administrativo da Associação analisa que os acordos



internacionais de transportes tem a participação decisiva da ABTI, seja para elaborar projetos, como na aplicação dos mesmos. "Nossa Entidade é o principal instrumento de reivindicação e assessoramento juntos aos órgãos oficiais", constata. O empresário projeta 2018 como um ano de incertezas, pela falta de uma perspectiva mais clara quanto às eleições, ainda que o segundo semestre de 2017 tenha sido de uma sensível melhora na economia.



#### **GLADEMIR ZANETTE**

58 anos, é natural de Caxias do Sul. Atua há 32 anos no transporte. É diretor geral da Transportes Rodoviários Letsara. Ele novamente é o vice-presidente da Associação, que na sua visão tem uma equipe de trabalho muito boa, muito efetiva nas sua ações. O transportador revela otimismo para 2018: "já

percebo muitas cotações, e o volume de comércio exterior está crescendo", verifica ele.

#### MAUIR CHAVES

52 anos, é natural de São Borja. É graduado em Administração de Empresas com ênfase em Comércio Exterior. Chaves é diretor da Veloce Logística, e atua há 33 anos no setor. Chaves considera o trabalho da Associação muito



transparente, e que vai ao encontro das necessidades das empresas. Ele espera que o transporte internacional venha a melhorar em 2018 devido à alta demanda do comércio exterior, combinada com a flat de equipamentos, o que deverá resultar na elevação do frete.



#### **OSNI ROMAN**

53 anos, é natural de Concórdia. Atua no transporte há 32 anos. É o presidente da Coopercarga - Cooperativa de Transporte de Cargas do Estado de Santa Catarina. Ele possui MBA em Formação Geral Básica Para Altos Executivos. Roman considera a ABTI fundamental para seguir avançan-

do na integração dos processos operacionais, alfandegários e políticos nos países do Mercosul. Sua expectativa é de recuperação do setor em 2018, devido ao crescimento projetado nos principiais países da região.



#### **MARCOS EGIDIO BATTISTELLA**

60 anos, é natural de Lages/ SC. O diretor da BBM Logística atua há 38 anos no transporte. É graduado em Administração de Empresas com pós-graduação em Logística. Para ele a ABTI é muito importante para o setor, pois é uma Associação atuante e que está com foco no interna-

cional, enquanto os demais Sindicatos do setor tem mais atenção em nível nacional. Battistella espera que o TRIC tenha uma melhora na regulamentação, através do Marco Regulatório e que faça com que as empresas trabalhem em igualdade de condições. Ele espera que 2018 seja um ano de crescimento dos volumes de cargas: "precisamos ter uma melhora também nas tarifas, para isto, não podemos ter aventureiros que não agregam nada aos serviços", pondera.

#### CLÓVIS DALL'AGNOL

61 anos, é natural de Sarandi. Formado em Direito, é o proprietário do Expresso Hércules Transportes e Comércio, empresa cuja matriz situa-se em Getúlio Vargas/RS e tem 37 anos de existência. Esta é a segunda vez que Dall'Agnol participa da Diretoria da Associação.



#### **EZEQUIEL ROMAN**

30 anos, é natural de Concórdia/SC. Tem formação em Administração de Empresas e pós-graduação em Gestão Financeira/Controladoria e Auditoria. Ele é diretor da Transportes Silvio. O empresário avalia que a Associação é muito ativa,

representando o transporte internacional em todos os espaços necessários. Sua expectativa para 2018 é positiva, pois as mudanças na legislação deverão trazer mais eficiência ao transporte, além do que ele espera que o mercado aumente no ano vindouro.

#### **LENOIR GRAL**

51 anos, atua há 37 no transporte. É o gerente Comercial e Logística da Transportes Gral, empresa com sede matriz em Concórdia/SC. Gral participa da Diretoria da ABTI pela segunda vez.





#### **JORGE ANTÔNIO** LANZANOVA

58 anos, é natural de Três de Maio. Atua há 40 anos no transporte. É diretor-presidente da Athrol Agência e Transportes Horizontina. Formado em Administração de Empresas, ele entende que o transporte internacional é uma

atividade de grande responsabilidade, pois ingressa em outros países. Neste sentido Lanzanova destaca que a ABTI representa as empresas com muito reconhecimento público, além de oferecer um importante suporte técnico às transportadoras. O transportador espera que 2018 propicie a desburocratização do TRIC, pois segundo ele o setor está muito travado; "precisamos ter mais agilidade, sermos mais dinâmicos e melhorar nossa produtividade", diagnostica.

#### SERGIO MAGGI JUNIOR

53 anos, atua há 32 anos no setor. O presidente da Gafor S/A é graduado em Direito. Ele considera a ABTI uma entidade atuante com foco em fortalecer o segmento rodoviário de cargas no mercado internacional, apesar de suas nuances e dificuldades. Acrescenta que a gestão do presidente Francisco



Cardoso tem sido de suma importância para o fortalecimento da entidade. Maggi descortina um cenário ainda incerto e desafiador para 2018, onde as empresas, para sobreviver, terão que ser diligentes na relação com seus clientes, na precificação, e na gestão de seus motoristas, no que diz respeito à legislação trabalhista.



#### **URUBATAN HELOU**

67 anos, atua no transporte há 52 anos. É o diretor presidente da Braspress. Helou avalia que a ABTI é a entidade mais representativa para os transportadores de carga internacional. Até mesmo a sua estratégica localização em Uruguaiana, facilita a gestão e a representação dos transportadores. O

transportador analisa que a mudança de foco ideológico no Brasil e na Argentina acena com um maior desenvolvimento econômico para o Cone Sul. "A ideologia de esquerda que norteava o Brasil e a Argentina impediu o desenvolvimento econômico sustentável nesses países", justifica Helou.

#### PAULO CÉSAR MAIA **DE OLIVEIRA**

63 anos, é despachante aduaneiro, com atuação de 42 anos no transporte internacional. Sua atividade está vinculada a Transportes Gabardo. Ele avalia que o trabalho desenvolvido pela Associação é de fundamental im-



portância para todas as transportadoras: "se quisermos resultados positivos, devemos ter uma entidade forte, segura, séria e participativa, somente assim poderemos levar nossas posições aos órgãos governamentais", acrescenta Maia. O empresário estima que em 2018 o transporte internacional ingressará em uma fase de recuperação dos últimos anos perdidos. No entanto pondera que o crescimento será lento, não sendo na velocidade que todos nos achamos que deveria ser.



#### **FERNANDO CORDENONSI**

33 anos, é pós-graduado, com MBA em Logística. Ele atua há 17 anos no transporte, e ocupa o cargo de gestor de Negócios e Logística da Transportes Cordenonsi, empresa que atua em transporte nacional e internacional, e cuja matriz está localizada em Xaxim/SC. Este é o

segundo mandato de Cordenonsi na Associação.

Ele analisa que a ABTI deve atuar em duas frentes importantes: o Marco Regulatório do transporte rodoviário de cargas e a modernização da lei trabalhista, pois são temas que elevam a segurança para o transportador manter e viabilizar seus investimentos. O transportador espera que em 2018 os países se unam para reduzir os tempos de permanência dos veículos em aduanas e os custos operacionais.

#### JOSÉ SCHÜTZ SCHWANCK

76 anos, é natural de Torres. Atua há 50 anos no setor, sendo o presidente da Irmãos Schwanck, empresa com sede em Uruguaiana. O transportador foi presidente da ABTI entre 1998 e 2001.





#### **EDGARDO JOSÉ GASPARRINI**

61 anos, é natural da cidade de Berabevu/Argentina. O diretor da Rigabras é bacharel em Engenharia e atua no transporte há 35 anos. O empresá-

rio considera a nova administração da Associação muito satisfatória. Ele avalia que o ano que vem será bom para o transporte internacional: "teremos muitas oportunidades de crescimento e fortalecimento", conclui.

#### JUAN CARLOS CASTRO **PASTOR**

49 anos, é natural de São Paulo/SP. Formado em Ciências Contábeis, atua há 31 anos no transporte. É o diretor executivo da Transrodut Transportes Nacionais e Internacionais. Pastor entende que a Associação, nos últimos quatro anos,



vem auxiliando muito o TRIC: "estamos cada vez mais representados e presentes perante as agências reguladoras de cada país, discutindo inovações, apoiando mudanças, exigindo posições, cobrando eficácia nos processos; hoje podemos dizer que todos os envolvidos no TRIC conhecem a ABTI e respeitam muito as posições que defendemos", afirma. O empresário não acredita que 2018 será suficiente para recuperar as perdas do TRIC. Segundo ele, nos últimos anos a insegurança jurídica se fez presente no transporte, levando muitas empresas a sucumbirem. Parte desta desorganização jurídica já está sendo ajustada pelas novas regras trabalhistas, porém enquanto não existir a aprovação de um marco regulatório para o setor, teremos muito trabalho, restando o médio e longo prazo para uma recuperação de perdas acumuladas.



#### **VALMOR SCAPINI**

63 anos, é natural de Garibaldi. Graduado em Ciências Contábeis, é o diretor presidente Scala Transportes e Logística, com 33 anos de vivência com o setor. Participando da Diretoria pela segunda vez, Scapini afirma que a Associação é muito proativa em sua atuação para apoiar as empre-

sas e desenvolver seus associados. Ele aposta que o ano que vem será de crescimento, porém não arrisca indicar qual a intensidade deste avanço: "precisamos otimizar nossos processos para viabilizar nossos negócios", diz o empresário.

#### JOSÉ PAULO SILVEIRA

64 anos, é natural de Santa Rosa. Ele ocupa o cargo de gerente geral do Transporte Rodoviário Internacional da TNT Mercúrio. O conselheiro fiscal da ABTI, com 32 anos de experiência em transpor-



te, considera a atuação da Associação primordial: é uma fonte de referência imensurável. Silveira estima que o ano que vem terá demanda maior que a oferta, pois há uma tendência de redução da frota em face ao excesso de regras. Para ele este ajuste será bom para o mercado.

#### **Eventos**

Associação recepciona transportadores e autoridades em Uruquaiana



A Diretoria da ABTI recepcionou autoridades e lideranças no dia 30 de no-

Durante o encontro a ABTI formalizou sua participação em Contrato de Parceria com a Câmara de Diri-



ABTI vai cuidar da praça central de Uruguaiana

gentes Lojistas de Uruguaiana (CDL) do Programa "Adote uma Praça", tornando-se uma das entidades parceiras que farão a manutenção da Praça Barão do Rio Branco no programa denominado "Essa empresa cuida da praça". Trata-se da praça central de Uruguaiana, local de convergência da vida social da cidade.

Francisco Cardoso assinala que o evento também foi uma oportunidade de confraternização entre os transportadores que vieram de diferentes regiões do Brasil para as eleições da Associação.

vembro, em Uruguaiana, na Casa Bento. O evento contou com a presença do prefeito da cidade, Ronnie Mello, do delegado da RFB, Cláudio Montano, do comandante da Gendarmeria de Paso de Los Libres, Mario Rubén Cornejo, do secretário municipal de Desenvolvimento Econômico, Aerton Auzani, e da presidente do CDL, Luciane Lopes.



#### Internacional

## Reunião Bilateral Brasil - Peru

São Paulo sediou a VIII Reunião Bilateral Brasil-Peru nos dias 23 e 24 de novembro. Aspectos relacionados às integrações de bancos de dados, às melhorias das condições da infraestrutura rodoviária, escolta de veículos de cargas especiais e o sistema de cupos, foram temas de relevo para o transporte de cargas.

A delegação brasileira apresentou o sistema chamado "Canal Verde Brasil", o sistema que identifica TAGs instaladas nos veículos que registra a placa e a silhueta do veículo, o que garante a sua identificação. Os 40 pontos de coleta de dados estão instalados em diversos locais do Brasil.

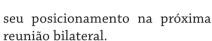
As delegações esclareceram que a subcontratação acordada na reunião anterior consiste na subcontratação do serviço de transporte rodoviário entre empresas autorizadas no mesmo país, e não no arrendamento de veículos ou veículos estabelecidos para o transporte internacional. As empresas subcontratadas realizarão o serviço de transporte de carga, atendendo às disposições estabelecidas no ATIT, assumindo responsabilidade solidária por essas obrigações.

A reunião serviu para permitir a subcontratação do transporte rodoviário internacional entre empresas autorizadas de um país e empresas autorizadas do outro país, am-

bas as empresas devem cumprir as obrigações do ATIT e assumir a responsabilidade solidária por essas obrigações.

Outro tema resolvido foi de que cargas superdimensionadas e o que exceder o peso máximo veicular permitido de transporte de carga autorizada por permissões ocasionais, devem ser acompanhadas de uma autorização especial para esse transporte, concedida pela autoridade nacional competente do país em trânsito.

A representação do Brasil solicitou ao Peru que avalie a possibilidade de reduzir as exigências de escolta ou acompanhamento de cargas especiais, relacionadas ao transporte de carga em veículos cegonheiras. O Brasil obteve o compromisso dos peruanos de realizar consultas internas e emitir



Hugo Ribeiro, especialista em Regulação da ANTT, fez uma apresentação sobre as desvantagens geradas pelo sistema de cotas para o transporte de mercadorias entre os dois países, bem como dados estatísticos sobre o transporte internacional de cargas entre o Brasil e os demais países (leia artigo técnico redigido por ele a seguir desta reportagem). Durante a apresentação a delegação brasileira propôs a eliminação das cotas de transporte entre o Brasil e o Peru, mas propôs, adicionalmente, que fosse firmado um acordo de salvaguarda automática para garantir a correção de eventual desequilíbrio por qualquer uma das partes. A proposta do Brasil é que se eleve para 75 mil toneladas de carga útil por bandeira.



## Cotas de transporte rodoviário de cargas entre o Brasil e o Peru: razões para eliminá-las

Brasil realiza o transporte rodoviário internacional de mercadorias com diversos países e, dentre eles, o Peru é o único que ainda mantém restrições de capacidade de carga. Essa

limitação é chamada de "cota" (ou "cupos", no idioma espanhol) sendo uma iniciativa do Governo Peruano adotada desde 1996 com o mercado brasileiro. O objetivo principal das cotas é limitar a frota

de veículos habilitada para a movimentação de carga entre as nações.

No entanto, devido ao natural crescimento dos países, toda restrição imposta gera potencial "gargalo". Por essa razão, o limite de 10 mil toneladas por bandeira inicialmente acordado entre o Brasil e o Peru teve que ser elevado gradativamente durante o tempo. Nesse sentido, em 2008, a cota foi ampliada para 30 mil toneladas e, desde 2013, após a VII Reunião Bilateral Brasil-Peru, o limite estabelecido é de 50 mil toneladas de capacidade de carga para cada país (Figura 1).

sariais quanto governamentais, os quais podem apresentar objetivos e interesses não convergentes.

Enquanto isso, a cada ano, eleva-se a potencialidade desses problemas tendo em vista a expectativa de aumento na demanda por transporte entre os países nos próximos anos. Essa afirmativa é baseada na consolidação das diversas



Figura 1: Histórico de evolução das cotas de transporte internacional de carga entre o Brasil e o Peru. Fonte: ANTT

Atualmente, esse limite de 50 mil toneladas de capacidade de carga já vem sendo alcançado pelos brasileiros em determinadas épocas do ano, o que impede o cadastramento de novos veículos e, eventualmente, o ingresso de novas transportadoras que porventura estejam interessadas na movimentação de mercadorias entre os dois países. Essa restrição tende a gerar, mesmo que involuntariamente, uma possível reserva de mercado e uma dificuldade burocrática-operacional para autorização de frotas.

Por meio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) o Brasil vem, há algum tempo, manifestando interesse em eliminar as cotas de transporte com os peruanos. O intuito é buscar resolver e mitigar problemas vinculados às limitações impostas. Infelizmente os "cupos" continuam vigentes, e o insucesso nas negociações pode estar relacionado à complexidade da matéria. Isso porque as conciliações entre ambos países envolvem diversos atores, tanto econômico-empre-

tratativas estratégias e comerciais de integração entre o Brasil e o Peru, das quais podem-se destacar:

(1) o término da construção da ponte sobre o Rio Madeira em Abunã-RO (BR-364), prevista para o final de 2018, que pertence à Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API) do Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento; (2) a assinatura do Acordo de Ampliação Econômico-Comercial, firmado no final do ano de 2016 entre o Brasil e o Peru. que já foi aprovado pelo Senado brasileiro e prevê a liberalização de serviços, bem como a abertura dos mercados de compras públicas, e ainda a criação de novos acordos comerciais para os próximos anos; e

(3) a perspectiva de operação da "Rota Transoceânica" para o escoamento da soja, a qual se apresenta como uma opção aceitável em caso de eventual pane logística dos portos brasileiros para exportação à China.

Diante desse cenário, considerando a provável retomada do crescimento econômico do Brasil e do Peru nos próximos anos, e partindo do pressuposto que as atuais 50 mil toneladas já não são suficientes para as empresas brasileiras, restou à ANTT apresentar novamente ao governo peruano a proposta de eliminar as cotas de transporte entre os países. Dessa vez, a nova proposta para eliminação das cotas contou com a apresentação de dados estatísticos de movimentação de carga, de frota habilitada e de empresas autorizadas para o transporte rodoviário internacional, sendo realizada durante a VIII Reunião Bilateral Brasil-Peru, na cidade de São Paulo (SP) nos dias 23 e 24 de novembro de 2017.

Como resultado, o governo peruano recebeu informações que indicam que o tamanho de frota de um país não influencia, necessariamente, na efetiva movimentação de mercadorias, bem como que a cota não apresenta efeito prático capaz de alterar a participação de empresas de transporte de cada pais (nacionalidade da transportadora). Esses dados foram consolidados para todos os países em que o Brasil possui acordos de transporte rodoviário de carga, e suas obtenções foram promovidas pela ANTT por meio de relatórios gerenciais da própria agência e pelo Sistema Análise das Informações do Comércio Exterior (Aliceweb), disponibilizado pelo Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC).

Durante a reunião citou-se que o Brasil possui a maior frota habilitada por ligação com todos os países envolvidos (Figura 2). No entanto, destacou-se que os brasileiros nem sempre são os maiores exportadores de mercadorias (Figura 3), a exemplo dos casos argentinos

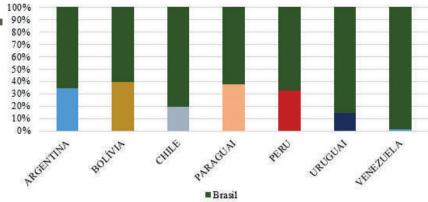


Figura 2: Percentual de frota entre o Brasil e os demais países para o ano de 2016. Fonte: Relatório Gerencial GERAR/ANTT (2017)

e paraguaios, que mais exportam para o Brasil do que importam do Brasil.

Também foi apresentado que, em 2010, a frota brasileira habilitada para transportar mercadorias para o Peru era 2.187% maior que a frota peruana habilitada para transportar mercadorias para o Brasil, mas que em novembro de 2017 esse valor se reduziu a patamares próximos ao montante de 100%. Esse indicador permite inferir que o Peru já estaria preparado para eventual eliminação das cotas, tais como os vizinhos brasileiros, o que poderia tranquilizar os representantes daquele país durante as tratativas.

Por fim, a Delegação do Brasil propôs à Delegação Peruana, não apenas que fossem eliminadas as cotas, mas que também houvesse um instrumento capaz de resguardar o Governo do Peru de eventuais prejuízos oriundos da ausência dos "cupos". Essa proposta foi apresentada no sentido de possibilitar o término da aplicação de cotas de transporte condicionada à assinatura de um termo de salvaguarda automática, o qual permitiria a convocação de uma reunião bilateral extraordinária entre as nações para definir medidas conjuntas caso houvesse aumento de 100% na frota habilitada de um país (unilateralmente) dentro do período de 12 meses. O instrumento de salvaguarda foi proposto vislumbrando facilitar o avanço nas negociações na busca pela eliminação das cotas de transporte.

Enquanto o Brasil aguarda um posicionamento do Governo Peruano acerca dessa proposta, a ANTT continua recebendo solicitações de cadastramento de frota em ambiente de restrições de capacidade de carga. Considerando a sensibilidade dessa temática e a tradicional resistência para em eliminar os "cupos", a ANTT estabeleceu procedimentos internos adicionais com a intenção de atenuar os impactos causado por esse limitante. A matéria foi regulamentada por meio da Resolução ANTT nº 5.583, de 22 de novembro de 2017, que vigora a partir de 27 de dezembro de 2017 e é aplicável aos agentes econômicos brasileiros. O intuito da regulamentação foi dispor de meios para

gerenciar o problema enquanto perduram as tratativas de eliminação das cotas de transporte.

Sabendo da importância e da relevância do transportador para a efetiva evolução das duas nações, a ANTT espera poder avançar nas negociações visando permitir maior flexibilidade de cadastramento de frota e, consequentemente, buscar a redução dos custos administrativos do setor. Afinal, para seguir na rota do desenvolvimento é necessário carregar esse mercado com previsibilidade e segurança jurídica.



Hugo Alves Silva Ribeiro

Engenheiro de Produção pela Universidade Federal de Itajubá (Unifei). Mestre em Engenharia de Produção pela Universidade Federal de São Carlos (UFSCar).

Doutorando em Transportes pela Universidade de Brasília (UnB). Especialista em Regulação da ANTT.

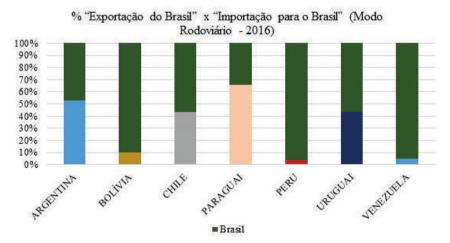


Figura 3: Balança comercial de exportação brasileira em relação à importação de mercadorias pelo modo rodoviário entre o Brasil e demais países. Fonte: Sistema Análise das Informações do Comércio Exterior (Aliceweb) – MDIC (2017)

#### **Transporte**

## Entidades adotam medidas de agilização de veículos na Ponte Internacional em Uruquaiana



Delegacia da Receita Federal do Brasil em Uruguaiana, atendendo a pleito da ABTI, promoveu uma reunião com entidades públicas e privadas do comércio exterior visando à agilização do fluxo de veículos na ponte internacional. O encontro, ocorrido em 30 de agosto na sede da Receita, foi coordenado pelo delegado Cláudio Montano e contou com a participação da Coordenação Argentina da ACI, Consulado Argentino, Delegacia regional e local da Administración Federal de Ingresos Publicos (AFIP), Gendarmeria Nacional, NTC & Logistica, Sdaergs e Multilog. Gladys Vinci, gerente executiva da Associação, apresentou uma pesquisa feita pela ABTI e contribuiu com sugestões que possam

proporcionar maior agilidade ao fluxo de caminhões.

O aprimoramento da comunicação e a simplificação de processos foram debatidos, resultando, entre outros aspectos, na alteração do horário do Terminal Aduaneiro da BR-290 com início das atividades às 7h30min, sendo ajustado novamente este horário em outubro passado, quando iniciou o horário de verão.

Para mitigar a formação de filas sobre a ponte, a Gendarmeria Nacional, que antes realizava liberação em blocos maiores a cada 30 minutos, passou a fazer as liberações em períodos mais curtos. Foi também implantado um período de testes no turno da manhã, para atendimento dos caminhões vazios, na guarita de saída do Terminal Aduaneiro (BR-290) através de uma operação conjunta da Dirección Nacional de Migraciones (DNM), AFIP e RFB.

Ao final do encontro foi estabelecido que mais à frente será realizada uma nova reunião para avaliar os resultados e avanços que as mudanças estão proporcionando ao transporte internacional. Vinci destaca que a ABTI continuará buscando soluções junto aos órgãos responsáveis, bem como recebendo sugestões de seus associados para o desenvolvimento do setor.

PLANALTO.COM.BR

## Planalto. Conectando tecnologia e facilidade.

#### Baixe agora o App Planalto Passagens.

Aproveite essa facilidade e compre suas passagens com ainda mais conforto e segurança em até 10x\*.

\* em viagens interestaduais





#### Internacional

## Associação participa de Assembleia da CIT no Peru



Câmara Interamericana do Transporte – CIT promove duas assembleias anuais, de modo itinerante. A 28ª Assembleia Ordinária ocorreu em Arequipa, no Peru, nos dias 22 e 23 de novembro. A ABTI esteve representada por seu presidente, Francisco Cardoso, que também ocupa o cargo de diretor de Cargas da Câmara. Ele foi um dos palestrantes do evento.

Em sua apresentação Cardoso versou sobre o custo do ócio nas aduanas brasileiras. Ele iniciou sua palestra indagando se o transporte está preparado para o futuro, e



se é competitivo. Demonstrou que o setor industrial já se encontra numa quarta fase "Indústria 4.0" fortemente impactada pelo am-

Processo atual
Novo processo

SEQUENCIALISMO

Ausência de integração entre sistemas
Licenciamento operação a operação
Presenchimento redundante de informações
Pouca clareza das exigências
Envio de documentos em papel
Etapas burocráticas para mera conferência de dados
Falta de compartilhamento de informações

Compartilhamento de informações

Compartilhamento de informações

biente digital. Dimensionou o fluxo de caminhões nos principais portos terrestres do Brasil e o tempo dispendido para a transposição das fronteiras.

O presidente da ABTI denunciou a falta de produtividade, pois 55% dos veículos que ingressam no Brasil (importação) ficam cinco dias parados. Acrescentou que o canal vermelho na exportação detém caminhões por sete dias. Ele explicou que o custo de um caminhão parado é de 300 dólares/ dia, o que resulta em 3,6 milhões de dólares/mês na importação, e 630 mil dólares/mês nas exportações. Na continuação Cardoso apresentou dados comparativos do tempo de transposição de outras partes do mundo, sobretudo em outros blocos econômicos, evidenciando o quanto ainda o Brasil precisa avançar. Para o transportador, a meta deve ser a redução do ócio e da burocracia, ganhando em agilidade e competitividade. Ele encaminhou a conclusão de sua palestra explicando que é necessário identificar as necessidades e estabelecer um planejamento estratégico desenvolvido a partir de um ambiente colaborativo.

Para Cardoso o passo a frente passa pelo Portal Único do Comércio Exterior, um sistema digital dinâmico que vai ao encontro dos conceitos de agilidade, cuja base está na implantação do DU-e (Declaração Única de Exportação) que concentra todas as informações num só lugar com benefícios de segurança, menor custo, efetividade, simplificação e eficiência. Concluiu destacando que o novo sistema colocará o transporte internacional de cargas num conceito de "Transporte Internacional 4.0" cuja integração se fará num ambiente colaborativo.

#### **Transporte**

Mudanças na fiscalização agropecuária vão agilizar transporte internacional



Vigilância Agropecuária do MAPA promoveu reunião em Porto Alegre no dia 19 de outubro para anunciar que o ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Blairo Maggi, assinaria Instrução Normativa que vai agilizar os processos de fiscalização de produtos e embalagens de madeira nas fronteiras. A ABTI esteve representada no encontro por Gladys Vinci, gerente executiva da Entidade. Segundo Fernando Mendes, coordenador geral do Vigiagro, as medidas visam dar maior fluidez ao comércio internacional do país. Mendes explicou que a fiscalização vai adotar quatro níveis de controle que serão selecionados por canais: verde, amarelo, vermelho e cinza. O coordenador acrescentou que o Vigiagro adotará novos princípios:

- 1-Prevenção e mitigação de riscos;
- 2- Simplificação;
- 3- Transparência e previsibilidade;
- 4- Mais tecnologia de Informação (TI);
- 5- Intervenção coordenada com outros órgãos da Administração Pública.

O anúncio prévio acabou sendo confirmado no dia 01 de dezembro, quando o Ministério da Agricultura, Pecuária e do Abastecimento publicou no Diário Oficial da União a Instrução Normativa n° 39, aprovando o funcionamento do Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro), definindo as regras e os procedimentos técnicos, administrativos, de controle e fiscalização a serem executados nas operações de comércio e trânsito internacional de produtos agropecuários nos

portos, aeroportos e fronteiras do Brasil. Mendes classifica a medida como inovadora. "Nosso compromisso é com a harmonização e simplificação dos procedimentos de fiscalização", explicou ele. "Agiremos com transparência e previsibilidade em nossas ações, com o uso de tecnologias e a implementação do gerenciamento de risco, o que possibilitará mais segurança na tomada de decisão e na conclusão das ações fiscalizatórias".

Para Mendes os efeitos da Instrução Normativa serão sentidos ao longo de 2018, pois a mesma entrará em 09 de abril de 2018. Ele acrescentou que desde 2016 o Vigiagro vem unificando sua base de dados com a RFB. Conclusivamente, justificou que a nova forma de fiscalizar está em conformidade com as normas do Operador Econômico Autorizado, e visa tornar o Brasil mais competitivo.



Da pauta de produtos certificados pelo Mapa fazem parte as exportações de soja, milho, algodão, tabaco, frutas, café, carnes, pescado e madeira. Esses setores representam US\$ 85 bilhões de produtos exportados, que direta ou indiretamente dependem das ações de fiscalização bem-sucedidas.

Nas importações são rotineiramente inspecionadas sementes, mudas, fertilizantes, agroquímicos, material genético, medicamentos veterinários, animais vivos, pescados, frutas, produtos lácteos, óleos e azeites, castanhas, vinhos e demais bebidas, além de embalagens e suportes de madeiras. O objetivo da fiscalização é impedir a introdução, a disseminação e o estabelecimento de pragas e enfermidades no território nacional.

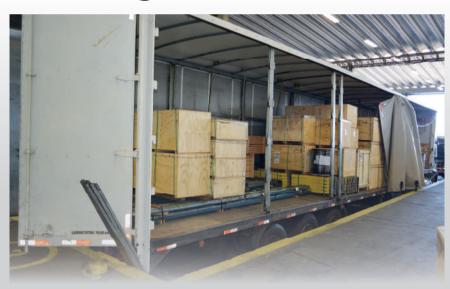
O Vigiagro atua em 102 unidades técnicas distribuídas por 17 aduanas de interior, 24 aeroportos, 28 postos de fronteiras, 33 portos e 47 unidades técnicas regionais. Na condução do sistema trabalham cerca de 800 servidores do Ministério da Agricultura, integrantes das carreiras de auditores fiscais agropecuários e técnicos de fiscalização agropecuária.

## MDIC cria grupo técnico para simplificar controle de embalagens de madeira

Comitê Nacional de Facilitação de Comércio - Confac, da Câmara de Comércio Exterior - Camex, em conjunto com o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, promoveu no dia 27 de setembro, em Brasília/DF, a 1ª Reunião do Grupo Técnico sobre Controle e Fiscalização de Embalagens e Suportes de Madeira - GT Madeira 2.

O grupo foi criado no âmbito do Confac e tem por objetivo aprimorar os procedimentos de controle e fiscalização de embalagens e suportes de madeira em bruto, utilizadas no acondicionamento de mercadorias em procedimentos de importação ou trânsito pelo Brasil.

O Comitê justificou a iniciativa como uma forma de dar cumprimento à obrigação prevista no AFC de simplificar e otimizar os procedimentos de controle nas opera-



ções de comércio exterior, aprimorando o controle e fiscalização, sem reduzir a efetividade da proteção fitossanitária. A reunião serviu para identificar metodologias para destruição de embalagens e suportes de madeira em bruto que não atendam às exigências para ingresso no Brasil, compatíveis com as premissas da Norma Internacional de Medida Fitossanitária nº 15-NIMF, e mapear a atuação e as responsabilidades dos diferentes intervenientes nas operações de importação que contenham embalagem e suportes de madeira.

#### **Transporte**

## CNT recorre ao STF para garantir a regulamentação do transporte de cargas por terceiros

Confederação Nacional Transporte (CNT) ajuizou Ação Declaratória de Constitucionalidade (ADC 48) no Supremo Tribunal Federal (STF) para que dispositivos da Lei 11.442/2007, que regula o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, sejam declarados constitucionais, evitando, isso, decisões da Justiça do Trabalho que têm reconhecido o vínculo empregatício entre empresas e trabalhadores autônomos, sob o entendimento de que esse regime de contratação configura terceirização ilícita de atividade-fim.

Na ação, a CNT afirma que, a despeito de a Lei 11.442/2007 regulamentar o transporte rodoviário de cargas e disciplinar as relações jurídicas existentes entre os diversos agentes desse setor, suas responsabilidades e obrigações, a Justiça do Trabalho está afastando sua aplicação em diversas decisões, por entender que seu regime de contratação estaria em conflito com o previsto na CLT, o que caracterizaria "declaração transversa de inconstitucionalidade".

"Não pode a Justiça do Trabalho simplesmente afastar a aplicação de uma lei quando não há, no texto constitucional, norma alguma que impeça regulamentação própria de atividades econômicas específicas, somente porque adota modelo diferente da CLT", argumenta a ação da



Confederação. "E, ainda que assim não fosse, busca-se demonstrar, por meio desta ação direta, que o regime jurídico da Lei 11.442/2007 encontra fundamento na livre iniciativa, na liberdade do exercício profissional e não afasta as garantias próprias dos trabalhadores".

A Entidade enumera decisões da Justiça do Trabalho que estariam negando vigência à Lei 11.442/2007, ainda que preenchidos os requisitos nela previstos, e reconhecido a existência de vínculo empregatício entre transportadores autônomos e empresas de transporte de cargas. Como exemplo, cita que no Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região (MG) há decisões que reconhecem o vínculo empregatício e outras que aplicam a lei, a depender da turma ou do relator que julga o recurso, em ações envolvendo as empresas Tex Courier S.A. e Sal Express Soluções Logística e Transporte Ltda.

Segundo a Confederação, a empresa Rápido de Transportes Tubarão Ltda. passa pela mesma situação no Tribunal Regional do Trabalho (TRT) da 6ª Região (PE), assim como a LCS Construção e Serviços de Telemática Ltda. no TRT-7 (CE), a Fedex Brasil Logística e Transporte S.A. e a J. Brasil Transporte e Logística Ltda. no TRT-8 (PA/AP), a Transportadora Risso Ltda. no TRT-15 (Campinas-SP) e a Direcional Transporte e Logística S.A no TRT-17 (ES). A CNT afirma que grandes empresas, que operam sob jurisdição de mais de um TRT, encontram situação de enorme insegurança jurídica.

A entidade pede liminar para suspender ações trabalhistas em tramitação que envolvam a incidência dos artigos 1°, caput; 2°, parágrafos 1°, 2° e 4°, parágrafos 1°, 2° e 5°, caput, da Lei 11.442/2007. No mérito, pede a declaração definitiva de presunção absoluta de constitucionalidade dos dispositivos citados, com eficácia *erga omnes* e efeito vinculante, nos termos do artigo 28 da Lei 9.868/1999.

O relator da ADC é o ministro Luís Roberto Barroso.

### Matéria de Capa

## Transporte protagoniza a integração no Mercosul

 Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre foi gestado a partir de 1970, num ciclo de 16 reuniões de ministros de Transportes e Obras Públicas da Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. Vinte anos depois, em 1º de janeiro de 1990, o Acordo foi firmado.

Ao longo de seus 27 anos de existência, o ATIT promoveu 19 reuniões gerais que visaram o seu aperfeicoamento. Com base no artigo 14 do Acordo, inúmeras outras reuniões bilaterais entre países signatários vem ocorrendo neste período. A frequência destes encontros varia conforme o volume de questões que surgem no transporte entre os países.

Um ano após o setor de transporte no Cone Sul ter estruturado um acordo internacional, Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai constituíram o Mercosul. Para dar curso ao mercado comum, os países envolvidos se organizaram em subgrupos temáticos, visando dar



O setor avança em ritmo menor que o desejado

foco às tratativas de consolidação do bloco comercial. Ao segmento de transporte (pessoas e bens) foi destinada referência de Subgrupo 5. Aparentemente este subgrupo largou com vantagem em relação aos demais setores do Mercosul, pois tinha como referência o recém criado ATIT.

Em 2017 completou-se 27 anos do ATIT e 26 do Mercosul. Neste período o Acordo promoveu 19 reuniões gerais, e o SGT-5, 52

encontros. A 19ª Reunião do ATIT ocorreu de 11 a 13 de outubro, na sede da ALADI, em Montevideo. O Subgrupo do Mercosul adotou como modelo a realização de duas reuniões por ano, tendo cumprido com seu calendário. A 52ª reunião do SGT 5 aconteceu em dias 8 a 10 de novembro, em Florianópolis/SC.

Na 19<sup>a</sup> reunião do ATIT o secretário-geral da ALADI, Alejandro de la Peña Navarrete, salientou que o Acordo constitui uma importante ferramenta de facilitação do comércio na região, além de um valioso fator de integração entre os países parte. Na reunião os países avançaram em temas como a regionalização do ATIT, o estado de situação dos processos de protocolização iniciados para incorporar as alterações ao texto do ATIT, o Regime de Infrações e Sanções e a discussão da proposta de incorporação ao acordo de um regime de solução de diferenças.



Reunião do ATIT em Montevideo



Florianópolis sediou nos dias 8,9 e 10 de novembro, a 52ª Reunião do SGT 5 - Transporte do Mercosul. Noboru Ofugi, chefiando a delegação brasileira, deu as boas-vindas às delegações de Argentina, Chile, Paraguai e Uruguai, bem como à representante da ALADI. Os representantes da ANTT apresentaram a proposta de criação de um manual conjunto de fiscalização no Mercosul, cujo propósito é eliminar divergências de interpretação do ATIT. O manual consta de cinco capítulos e versa sobre multas, tolerâncias de peso por eixo, documentação, seguros e medidas de veículos, entre outros aspectos. Foram apresentados gráficos com amplas estatísticas sobre locais e tipos de infrações entre janeiro do ano passado e setembro de 2017, como forma de dar conhecimento e percepção crítica a respeito da fiscalização. A representação do Chile sugeriu a inclusão do CIT - Certifi-

cado de Inspeção Técnica dos Veículos neste manual.

Outro tema em destaque na reunião foi a implantação de identificação de veículos através de RFID. Novamente coube à ANTT fazer uma explanação sobre o Canal Verde Brasil que já está operando em algumas rodovias do país. A Agência assinalou que o emprego de sistemas inteligentes (IOT) conferem grandes benefícios ao modelo, pois reduz furtos

e roubos, realiza coleta automática de dados, amplia a fiscalização e evita a evasão fiscal. Segundo a ANTT cerca de 75% das operações de transporte do Brasil já são alcançadas pelo Canal Verde. A delegação brasileira acrescentou que a implantação da placa Mercosul nos veículos é uma boa oportunidade para se migrar para uma nova geração de tag (ou chip) que será fixado sob a película da placa. Para a Agência a telemetria embarcada



Delegação Brasileira no encontro

vai facilitar a fiscalização e garantir o "bom transporte". Os representantes da Argentina propuseram padrões mínimos de informação e o emprego de tags comuns em todos os países. Ao final o Brasil explicou que o plano é implantar o modelo de Canal Verde nos pontos de fronteira.

A cobrança reiterada da taxa migratória pela Argentina integrou a pauta da reunião. Os representantes da Argentina explicaram que já esgotaram todos os níveis de tramitação junto ao governo de seu país, e ainda aguardam um posicionamento para resolver esta questão. Ocorreram inúmeras manifestações de contrariedade à cobrança e a falta de uma solução. Ofugi recordou aos presentes o princípio de

A Delegação do Paraguai informou que o trabalho da consultoria realizado no seu país com respeito ao controle de peso e cobrança de pedágios propôs a implementação das seguintes tolerâncias:

- 2% no peso bruto total.
- 5% nos eixos simples, duplos e triplos.
- 10% em eixos integrantes de grupos duplos e triplos.

Já a Delegação da Argentina recordou que também tem uma proposta de Resolução GMC sobre tolerância de peso por eixo, que contempla os seguintes valores: entre 5 e 8% para eixos simples e duplo; 5% para eixo triplo; e 2% para peso bruto total.



Delegação Argentina

reciprocidade do ATIT, expressando a expectativa dos brasileiros por um desfecho a este impasse.

Em reunião exclusiva um grupo de representantes dos países debateu o estudo de tolerâncias nas
medições de pesos em veículos de
transporte rodoviário. A Delegação
do Brasil fez comentários sobre sua
proposta de harmonização das tolerâncias de PBT e peso por eixo, bem
como da progressividade dos valores das multas praticadas e uniformização de valores, que foi apresentada na reunião preparatória.

A Delegação do Uruguai por sua vez, salientou que os sistemas de medição são distintos e que a tolerância deveria apenas corrigir os eventuais erros das balanças. Nesse sentido, é importante que os veículos circulem seguindo os limites estabelecidos pela Resolução GMC N° 65/08 e que as tolerâncias não devem ser tomadas em conta para transportar com sobrecarga. Acrescentou que o regime de tolerâncias que aparece na proposta da Argentina se aproxima mais adequadamente à tecnologia de pesa-

### Matéria de Capa

gem empregada em seu país.

A respeito das multas o Uruguai informou que sua legislação contempla valores superiores, mas está disposta a aceitar a proposta brasileira desde que sejam feitas alterações nos valores previstos para as categorias iniciais.

As delegações acordaram que devem trabalhar para aprovar um único documento que contemple as tolerâncias por eixos e total admitidas no âmbito do MERCOSUL, tendo em conta que a Resolução GMC N° 65/08 não contempla tais tolerâncias. Além disso, deverão acordar os limites de tolerância de maneira consensual na sua próxima reunião.

A questão da contratação de seguros no Mercosul fez parte da pauta, porém diante do descompasso entre os países, o assunto foi transferido para a próxima reunião, em Assunção/Paraguai.

## ATIT e Subgrupo 5 buscam sinergia

Francisco Cardoso, presidente da ABTI, assinala que o tema do transporte naturalmente passa pela harmonização de leis de trânsito, padronização de dimensões de veículos e capacidades de peso, porém as soluções mais abrangentes para o Mercosul estão relacionadas



Francisco Cardoso

ao aumento do volume de negócios, o que levaria a uma elevação de produção e do transporte, provocando ganhos em escala e tarifas mais competitivas. "Reduzir tempos do transporte é o ponto fulcral", aponta o empresário. A retenção de caminhões nas fronteiras, sobretudo por órgãos anuentes como o MAPA e Anvisa, por falta de meios, compromete o processo, sem que tal fato tenha vínculo com as abordagens do SGT 5 ou do ATIT. O Brasil deve demonstrar a melhor prática de fronteira, dar o exemplo, como forma de encorajar uma mudança", deseja o presidente da Associação. Cardoso analisa que o processo de integração de mercados é naturalmente lento, pois existem muitos interesses em jogo, e a negociação sempre tem dois lados. Para ele o SGT 5 deveria buscar uma interface maior com o Subgrupo que versa sobre temas aduaneiros. Finalizando, Cardoso diagnostica que todos os âmbitos do Mercosul precisam ser mais objetivos e trabalhar com o propósito de reduzir tempos, o que naturalmente resultará em redução de custos, que é um resultado bom para todos indistintamente.

O fato do ATIT ter antecedido a fundação do Mercosul fez dele um balizador do Subgrupo 5 do mercado comum. Na opinião de Pablo Ortiz Méndez, chefe de Assuntos Internacionais da Subsecretaria de Transporte do Chile a instância do SGT 5 complementou as discussões do Art.16 do ATIT, fazendo com que o Subgrupo e o ATIT venham promovendo sinergia em favor do transporte. Méndez acrescenta que o mais importante é compreender que o transporte não se justifica por si mesmo, ele é consequência do crescente comércio. "Nós estamos obrigados a gerar regulamentos ao



Pablo Méndez

nível deste intercâmbio. Penso que o SGT 5 tem contribuído de forma substancial para a integração dos países membros do Mercosul, sobretudo porque o grupo tem regularidade nas reuniões e isso faz a diferença no tratamento dos temas deste setor", acrescenta ele.

Sobre a participação do setor privado no Subgrupo, o representante do Chile entende que há uma direta relação entre os transportadores e a efetividade do SGT 5: "é fundamental ter a posição de quem conhece mais de perto o transporte. O setor privado tem sido ouvido também nas reuniões preparatórias", pondera Méndez.

Felipe Martín, diretor Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes e Obras Públicas do Uruguai entende que o fundamento do Subgrupo é a facilitação do transporte de bens e pessoas. Ele observa que o comércio dentro do bloco cresceu notoriamente nos últimos 20/30 anos, e o transporte está trabalhando por bons acordos, pois ele é o meio físico de integração. O ATIT já vinha trabalhando antes do Mercosul, e isso foi um diferencial em nosso Subgrupo, que acelerou algumas decisões do Acordo, como o caso do seguro. Martín entende que o ATIT e SGT 5 tem de trabalhar simultaneamente. Ele avalia que o fato das reuniões do SGT 5 serem duas vezes por ano propicia um exercício mais frequente do aperfeiçoamento do sistema de transporte. O representante do Uruguai também considera que os pleitos do setor privado são atendidos e incorporados, naquilo que é específico do transporte. Por outro lado, ele entende que é necessário mais interação com os demais setores dos subgrupos do Mercosul.



Felipe Martín

"O Mercosul visa o livre comércio e o SGT 5 a movimentação de pessoas e bens com segurança e proteção ao meio ambiente. O trabalho do subgrupo é pautado por esta visão" destaca Orlando Grassetti, da Comissão Nacional de Trânsito e Segurança Viária da Argentina, vinculada a Subsecretaria de Transporte Automotor do Ministério dos Transportes. Segundo ele, o ATIT é o marco, a base dos acordos, e precisa de atualização permanente, sistemas de controle e agilização, custos mais baixos e estímulo à livre concorrência. Este é o trabalho do SGT 5, que junto com o ATIT, se completam. Grassetti considera que houve importantes avanços no transporte de pessoas e cargas, que vem crescendo dentro do bloco de maneira sustentada ao longo destes 26 anos do Mercosul. A interligação do SGT 5 e o SGT 3 é importante devidos às normas



Orlando Grassetti

técnicas de pesos e dimensões do transporte, vias, etc.. "Penso que a região entende a necessidade de integração", sustenta. Sobre a atendimento do setor privado no âmbito do Mercosul, o representante da Argentina avalia que nem sempre, em termo e forma, o setor é atendido. O crescimento está exigindo mais celeridade nos passos de fronteira, precisa ser mais digital. O desafio do futuro é o intercambio digital como meio de facilitação: vai agilizar muito mais, explica ele.

Luis Molouny, subsecretário do Transporte da Argentina, entende que o trabalho de cada um dos envolvidos contribuirá para uma integração efetiva e harmonização do sistema de transporte do Mercosul. Segundo ele, a Argentina tem compromisso com o avanço e continuidade das questões de interesse comum do Mercosul, reconhecendo o esforço conjunto que busca consenso às diferentes visões. Molouny expressa o convencimento de que o diálogo propiciará uma visão de superação para os países avançarem unidos nos grandes desafios que temos pela frente.

Noboru Ofugi, coordenador do Subgrupo 5 - Transportes do Mercosul, em curta retrospectiva, lembra que o SGT 5 inicialmente também versava sobre infraestrutura, e atualmente está focado em destravar questões operacionais para o transporte. Na sua

observação o Subgrupo tem em seus grandes objetivos a harmonização dos procedimentos. Ao estabelecer uma correlação entre o ATIT e o SGT 5, Ofugi explica que as reuniões bilaterais muitas vezes amadurecem temas que acabam ganhando expressão em âmbito multilateral. Ele cita como exemplo a inspeção veicular, cuja proposta surgiu há muitos anos a partir do Brasil, tendo sido aceita e implantada nos demais países, e curiosamente o Brasil será o último país a adotar. Numa análise mais abrangente sobre o transporte e a integração do bloco econômico, Ofugi entende que existem avanços, mas não na velocidade que o setor privado almeja, mas, ainda assim, para a frente. Ele cita como um exemplo forte deste vínculo do transporte e a integração,



Noboru Ofugi

o caso da indústria automobilística que produz ou monta carros em diferentes países e conta intensivamente com o transporte para viabilizar sua produção e comercialização dos produtos.

O coordenador do SGT 5 observa que este Subgrupo contou com a facilidade de já existir o ATIT no momento em que surgiu o Mercosul, uma vez que os signatários do bloco econômico já faziam parte do Acordo. Por outro lado, ele assinala que apenas recentemente o

#### Matéria de Capa

ATIT foi formalmente internalizado no Mercosul. Ao analisar o atendimento dos interesses do setor privado no âmbito do Subgrupo, Noboru Ofugi avalia que existia uma harmonização inclusive crescente, pois os empresários estão participando também das reuniões preparatórias. Entre os objetivos de ampliar a integração, pela perspectiva do transporte, o chefe da Assessoria Técnica destaca o trabalho na formulação de um manual que harmoniza os procedimentos de fiscalização, que se encontra em fase de testes. "O manual proporcionará mais tranquilidade ao operador de transporte, pois teremos um comportamento padronizado de fiscalização", sustenta ele.

#### A busca do fim das barreiras de fronteira

Pablo Ortiz Méndez, do Chile, aponta que o objetivo de integração passa fundamentalmente pela facilitação fronteiriça: menos tempo, mais logística, mais competitividade, tendo como consequência fretes e preços de produtos menores. Ele considera que sempre vão existir os controles, mas eles podem ser facilitados de maneira tal que os caminhões nem precisarão parar nas fronteiras. "Espero que num prazo de 10 anos isto já esteja acontecendo", acrescenta.

Felipe Martín, Uruguai, diagnostica que os países precisam melhorar o processo de integração, e isso não é o transporte que estabelece. "O Mercosul deve estabelecer prioridades e definir os temas essenciais a sua proposta de integração", diagnostica ele. Martín entende que o maior desafio do Mercosul é alcançar a livre circulação, pois os controles de fronteira

geram custos. "Hoje tudo já é eletrônico, já se dispõe de integração de dados. Caminhamos na direção da livre passagem de fronteiras", projeta ele.

"Sem dúvidas o bloco terá de se unir. O êxito do crescimento depende disso e as aduanas terão de ter seus tamanhos reduzidos. Controles eletrônicos podem protagonizar esta integração. É difícil prever quando isso vai acontecer, mas o objetivo final é eliminar as barreiras", manifestou Orlando Grassetti, da Argentina.

Para Noboru Ofugi, Brasil, o Mercosul deve se espelhar nas melhores práticas da União Europeia. "Se lá não existem aduanas nas fronteiras internas do bloco, devemos perseguir este objetivo", admite ele, assinalando que
a Receita Federal tem trabalhado
intensivamente para dar velocidade aos trâmites aduaneiros,
empregando de modo crescente
uma integração dos dados por
meio digital, num trabalho que
contribui muito para a fluidez
desejada ao transporte.

## Reunião do Condesul encaminha propostas ao Subgrupo 5 do Mercosul

'ma reunião do Condesul – Conselho Empresarial Transporte Rodoviário de Cargas do Mercosul ocorrida em 07 de novembro, em Florianópolis/SC, antecedeu a 52ª Reunião do SGT 5-Transporte do Mercosul. Replicando abordagens feitas na reunião preparatória de Brasília, as lideranças ratificaram a necessidade do IBAMA publicar nota esclarecedora e orientativa para o transporte de produtos perigosos, uma vez que as empresas devem realizar um cadastro específico para tais serviços. Também foi reafirmada a conveniência de que as normas aduaneiras adotadas ou a serem adotadas pelos estados parte devam levar em consideração os princípios que norteiam o ATIT.

O descompasso de tecnologias adotadas gerou um longo debate entre os transportadores, pois enquanto no Uruguai se utiliza os lacres eletrônicos, no Brasil a ANTT rastreia os caminhões através de antenas. Quanto à facilitação fronteiriça foi enfatizada a necessidade de se adotar o manual de fiscalização produzido pelo Brasil, pois ele padronizará os procedimentos entre os países. Em meio a este tema surgiu a proposta de se ofertar aos transportadores o Carnê TIR emitido pela IRU



(Europa) como um instrumento de facilitação nas fronteiras, embasado na experiência consolidada naquele continente. Francisco Cardoso, presidente da ABTI, questionou a quem competiria pagar por seu emprego, e sugeriu que antes de se decidir por sua disponibilização, se fizesse uma consulta para a Receita Federal a fim de conhecer a opinião da autarquia sobre tal recurso. Gladys Vinci, gerente executiva da Associação, assinalou que o Carnê TIR só terá efetividade na interface com as aduanas, não incluindo os demais órgãos anuentes, ao que Cardoso completou concluindo que seu emprego não irá reduzir o tempo de transposição dos caminhões. Os representantes da Argentina e da NTC/Brasil tem visão diferente sobre o assunto.

Outro tema abordado foi a adoção da janela única, para a qual

os presentes ressaltaram a necessidade de integração dos sistemas informatizados de cada órgão interveniente. Antes do encerramento da reunião, Francisco Cardoso sugeriu que os empresários de todos os países adotassem a proposta de que o custo e a responsabilidade pelos impostos em suspenso seja do importador ou embarcador, passando pelo entendimento de que o seguro da carga é garantia suficiente, em detrimento do caminhão, hoje caracterizado como única garantia.

O documento gerado pela reunião do Condesul foi submetido ao SGT 5 no dia 08 de novembro. Noboru Ofugi, que presidiu a 52ª reunião, prometeu encaminhar as sugestões aos setores competentes, assinalando que os temas, em sua maioria, não eram atinentes ao Subgrupo.

## Cargas de arroz importado chegam em Itaqui/RS mais rapidamente



Aduana de Itaqui/RS

s transportadores de Itaqui/RS conquistaram a autorização da Divisão de Defesa Agropecuária de que as importações de arroz beneficiado do Uruguai que ingressam por Bella Union não mais tenham de parar no porto seco de Uruguaiana para a liberação das cargas.

Em 16 de outubro uma comitiva de representantes do setor arrozeiro da cidade de Itaqui, acom-

panhados da gerente executiva da ABTI, Gladys Vinci, esteve reunida em Porto Alegre com a chefe da DDA/SVA-RS, Ana Stepan. O grupo entregou ofício em que justificava seu pleito através da anuência da Receita Federal e fiscais agropecuários de Uruguaiana, pois esta parada vinha representando altos custos ao transporte. Havia casos em que o tempo de liberação superava os dez dias, retendo motoristas a uma distância de 100 auilômetros de seu destino final. Mediante a concordância do MAPA as cargas passam a ser lacradas em Bella Unión e seguem diretamente para Itaqui, sendo então liberadas na aduana da cidade. O novo procedimento tem como benefícios um tempo menor de liberação, assim como permitirá que os motoristas aguardem a liberação da carga na sua cidade, já que a maioria é de Itaqui.



Bella Unión/Uruguai

## Multilog recebe prêmio na área de RH

s operações da Multilog no RS foram premiadas pela Revista Amanhã, que anualmente realiza uma pesquisa através do Instituto Great Place to Work e apura quais são as Melhores Empresas para se Trabalhar.

"É uma grande honra receber este prêmio pouco mais de um ano da aquisição das unidades do Rio Grande do Sul. Trabalhamos incansavelmente para proporcionar um bom ambiente de trabalho,

que impacta no desempenho de todos e, consequentemente, no nosso crescimento. É um orgulho sermos reconhecidos e, em nome da Diretoria, parabenizo todos os colaboradores que fazem da Mul-



tilog uma das Melhores Empresas para Trabalhar no Rio Grande do Sul", declarou Ailtro Darugna, gerente geral de Operações Fronteiras. A cerimônia de entrega ocorreu no dia 07 de novembro, em Porto Alegre.

As unidades do PR e de SC também receberão suas certificações. Santa Catarina alcançará o prêmio pelo quarto ano consecutivo, enquanto as unidades do RS e do PR participaram pela primeira vez, e já foram contempladas.

#### Internacional

## Roubo de mercadorias em trânsito: proposta de solução para as transportadoras

Sebastian Orsetti

Advogado



o âmbito do transporte internacional, é conhecido o problema gerado pelo roubo de mercadorias em trânsito, já que o Setor Aduaneiro notifica cargos pelos impostos e tributos devidos, com base nas disposições do artigo 315 do segundo parágrafo do artigo 312 do código aduaneiro (doravante, o "C.A."), regras que consideram a transportadora e seu agente de transporte aduaneiro como principais devedores de tal obrigação.

A situação descrita acima gera um ambiente de injustiça para a transportadora, já que além de ser vítima de um ilícito (roubo de mercadoria), e não é ela quem define o local de desembaraço, deve enfrentar um processo ao qual pode ser condenada a pagar o valor exigido pelo Setor Aduaneiro, sofrendo, ainda, no seu fluxo comercial e financeiro, quando obrigada a

apresentar garantias enquanto se tramita o processo correspondente.

## Visão reguladora: sua aplicação pelo serviço aduaneiro.

O transporte terrestre internacional é atualmente regulamentado, em nível regional, pelo Acordo sobre Transporte Rodoviário Internacional, abrigado no Tratado de 1980 da ALADI, assinado em 1º de janeiro de 1990 (daqui em diante nomeado de A.T.I.T.), cujo marco regulatório estabelece diretrizes gerais e específicas para o serviço de transporte rodoviário internacional no Mercosul.

No Anexo I - aspectos aduaneiros (Art. 1, pto. 18) define o trânsito aduaneiro internacional como:

"Regime aduaneiro especial sob o qual as mercadorias sujeitas a controle aduaneiro são transportadas de um recinto aduaneiro a outro, numa mesma operação, no curso da qual se cruzam uma ou várias fronteiras, segundo acordos bilaterais ou multilaterais". Assim, as mercadorias transportadas nestas condições, gozam de uma suspensão no pagamento das taxas, tributos e/ou impostos para a importação.

Neste regime, a principal obrigação recai sobre a transportadora, que deve assumir a responsabilidade da prestação do serviço perante a Alfândega pela operação que está documentando, tendo ao seu cargo o dever de transportar as mercadorias à aduana de destino, no prazo estipulado, tendo o cuidado que a mesma mercadoria chegue (Art. 317 do Código Aduaneiro) na sua totalidade (Art. 310 do Código Aduaneiro), e sem ter sofrido modificações ou uso.

O Artigo 315, primeiro parágrafo do Código Aduaneiro, tem uma desobrigação para esta responsabilidade nos seguintes termos: "La mercadería irremediablemente perdida por algún siniestro ocurrido durante su transporte bajo el régimen de tránsito de importación y que hubiere sido comunicado de conformidad con lo dispuesto en el art. 308 no está sujeta a los tributos que gravaren su importación para consumo.".

Esta isenção de que a transportadora é eximida de sua responsabilidade, exige dois requisitos que devem estar configurados: a) que a mercadoria seja perdida "irremediavelmente" e b) que tenha sido efetivamente comunicada tal perda ao serviço aduaneiro. Nestas circunstâncias configura-se a

força maior, onde a mercadoria é perdida, por exemplo, por um sinistro.

Mas também, dentro do mesmo artigo 315 do Código Aduaneiro, estabelece que a isenção fiscal elimina esta possibilidade, quando a mercadoria "possa ser usada por terceiros"

## A questão das transportadoras

Diante de um roubo de mercadorias em trânsito, quem deveria afrontar a exigência tributária?

A lógica indica que deve ser daquele que produziu o fato gerador, que cometeu o ilícito (Art. 777 e seguimento do Código Aduaneiro), mas dado que, neste tipo de casos, geralmente o ladrão não é identificado, ou se é, ele é insolvente, com a finalidade de preservar as receitas fiscais, e evitar o "auto roubo", o artigo 317 considera a transportadora e o agente aduaneiro de transporte como principais devedores das obrigações fiscais. Quem tiver o direito de dispor da mercadoria (o importador e/ou consignatário), beneficiários do regime, são considerados como subsidiários responsáveis por essas obrigações.

Além disso, deve-se lembrar que com base no artigo 13 do anexo I ("aspectos aduaneiros") do A.T.I.T. está determinado que os veículos das empresas autorizadas, habilitados para o transporte internacional, são de pleno direito à garantia dos gra-

vames e eventuais taxas e multas aplicáveis, tanto em relação às mercadorias transportadas, como sobre os veículos ingressados em admissão temporária no território dos Estados Partes, o que, em última análise, a Alfândega visa satisfazer sua pretensão fiscal com os bens das transportadoras amparados pela legislação.

#### Proposta para uma solução sistémica

Frente aos antecedentes fáticos, legais e jurisprudenciais e às operações aduaneiras, a necessidade de propor uma solução global e sistêmica do problema das transportadoras perante esta situação é evidente.

A solução proposta consiste na obrigatoriedade de garantir os gravames através da apresentação de seguros

A solução proposta consiste na obrigatoriedade de garantir os gravames através da apresentação de seguros que possam ser contratados pelas operadoras, com um mecanismo semelhante ao existente para seguros de responsabilidade civil do transportador, em viagem internacional de danos à mercadoria transportada ("RCTRVI - danos à carga").

No Mercosul foi estabelecido um regime de "Garantia em uma operação de trânsito aduaneiro internacional" (Mercosul/GMC/RES. N. º 12/2014) que estabelece no seu artigo 1º que:

Las empresas transportistas habilitadas por la autoridad competente de los Estados Partes para realizar el transporte internacional de mercaderías, en el curso de una operación de tránsito aduanero internacional, al amparo del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), podrán optar por presentar garantías formales en sustitución a la garantía constituida por los vehículos.

Com base no desenvolvido nesta nota, podemos concluir que uma mudança na legislação aplicável nesta área, em nível regional, é necessária. O assunto deve ser concebido dentro de Subgrupo de Trabalho (SGT) N° 5 e CT Nº 2 (Transporte e Assuntos Aduaneiros respectivamente), de forma conjunta, para que a norma seja uma solução, e não mais um entrave no processo. É indispensável padronizar e reduzir as assimetrias que existem, para atender as demandas do mercado.

Através deste seguro, nos moldes dos já previstos no A.T.I.T., haveria uma solução justa, sistêmica e abrangente para todos os envolvidos; por um lado, os operadores não teriam a necessidade de cuidar de contingências fiscais e indisponibilidade de sua frota, e por outro, o estado teria a segurança de recebimento da sua receita fiscal perante a ocorrência de furto ou roubo de mercadorias em trânsito.

#### Legislação

## Implantação do TAG será em 2018



Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT alterou o cronograma de implantação da identificação eletrônica (TAG) dos veículos automotores de cargas cadastrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC.

Os prazos iniciam em 08 de janeiro de 2018, nos estados do Distrito Federal e Goiás e se prolongam até 08 de dezembro, em inúmeros estados do Norte e Nordeste (veja tabela).

Opcionalmente as empresas podem instalar os TAGs antes dos prazos previstos.

A disponibilização dos TAGs será feita por empresas credenciadas pela ANTT que já atuam como Administradoras de Meios para Arrecadação Eletrônica de Pedágio, bem como por fornecedoras de vale-pedágio (veja relação).

Grupo	Início	Final
Grupo 1 (DF - GO)	08/01/2018	09/03/2018
Grupo 2 (MG)	09/03/2018	08/05/2018
Grupo 3 (SP)	09/04/2018	08/07/2018
Grupo 4 (ES - RJ)	09/06/2018	08/08/2018
Grupo 5 (MS - MT)	09/07/2018	07/09/2018
Grupo 6 (PR - SC)	09/08/2018	07/11/2018
Grupo 7 (RS)	09/09/2018	08/11/2018
Grupo 8 (AC - AL - AM - AP - BA - CE - MA - PA - PB - PI - RN - RO - RR - SE - TO)	09/10/2018	08/12/2018

#### **Empresas credenciadas**

CGMP - Centro de Gestão de Meios de Pagamentos S.A. (Sem Parar)

CONECTCAR - Soluções de Mobilidade Eletrônica S.A.

DBTRANS - Administração de Meios de Pagamento Ltda

MOVE - Mais Meios de Pagamento Ltda

REPOM S.A.

ROADCARD - Soluções Integradas em Meios de Pagamentos S.A

## Empresas tem de informar ao Caged exames toxicológicos de motoristas

o mês de setembro o Ministério do Trabalho publicou a Portaria 945 que passa a exigir às empresas que informem ao CAGED- Cadastro Geral de Empregados e Desempregados a realização de exame toxicológico em motoristas profissionais admitidos e demitidos. A informação deverá ser acompanhada do CNPJ do laboratório e do CRM do médico responsável. Os exames deverão ser custeados pelas empresas. A Porta-

ria assegura o direito à contraprova, em caso de resultado positivo, bem como à confidencialidade dos resultados. Os exames só poderão ser realizados em laboratórios credenciados pelo Inmetro ou pelo CAP-FTB (acreditação forense).

O procedimento já era exigido pela CLT art.168. O Ministério do Trabalho, através da Portaria, pretende conferir maior efetividade ao cumprimento da lei. Ronaldo Nogueira, ministro do Trabalho,

explica que um dos propósitos da medida é coibir o uso de drogas em decorrência das jornadas excessivas de trabalho de motoristas.



#### Infraestrutura

## Porto Xavier/RS conquista recursos para projeto de ponte internacional



Porto Xavier conta com dois acessos asfaltados, pelas BR 392 e BR 472. Os defensores do projeto de uma ponte em Porto Mauá, por sua vez, sugerem a viabilização de uma ponte por meio de concessão à iniciativa privada. O requisito de não se ter pontes em distâncias menores do que 100 quilômetros entre cada uma, é atendido pelo projeto de Porto Xavier. Caso efetivamente a cidade conquiste o investimento, fica inviabilizada a hipótese da ponte em Porto Mauá, devido à distância de Porto Xavier.

#### Custo estimado de travessias no Rio Uruguai

Porto Xavier	US\$ 147,8 milhões
Porto Mauá	US\$ 127,2 milhões
Itaqui	US\$ 161,3 milhões

cidade de Porto Xavier/RS, terceiro principal passo de fronteira com a Argentina no Estado do Rio Grande do Sul, conquistou uma verba de R\$ 81 milhões do orçamento da União para 2018, com a finalidade de iniciar o anteprojeto da construção de uma ponte sobre o rio Uruguai, na divisa com San Javier/AR. Presentemente existe apenas um estudo de viabilidade, licitado em 2009. Segundo o DNIT, das três cidades gaúchas que reivindicam a construção de pontes para ligar com a Argentina (Porto Mauá, Itaqui e Porto Xavier), a última é a menos inviável. O valor da obra é controverso. Enquanto o prefeito de Porto Xavier, Ovídio Kaiser, informa que a obra exigirá um investimento de R\$ 200 milhões, os estudos de viabilidade referem uma soma de R\$ 480 milhões.

Posadas Obera	Porto Mauá	Erechim	E .
	orto Xavier		tajo
The state of the s		Passo Fundo	(m)
ue ibera	Santo Ángelo e Ijul (285) (150)	Carazieho	
São Bor	Cruz Alta	TAX SEE	
		(3) (3e)	
	Mago 377		Caxies do Sul
// Itaqui		and the same of th	Gramadis
	Santa Maria	Santa Cruz do Sal	Nova Hamburgo
Orugualana		Cachoeira do Sul	Porto Alegre [28]
Rosana do Bul	São Gabriel	[16]	£7 (\$1.50)
Artigan	290		

Cidades	Distância
Uruguaiana/Itaqui	102 Km - via BR-472
Itaqui/São Borja	91 Km - via BR-472
São Borja/Porto Xavier	174 Km - via BR-285 e BR-472
Porto Xavier/Porto Mauá	82 Km - via RSC-472

Fontes: Google e www.rotamapas.com.br

#### Recursos Humanos

## O motorista profissional



Jorge Fleck\*

mbora existam fundações e outras agremiações que disponibilizam estrutura para qualificação de motoristas profissionais, persiste a frágil formação do motorista profissional para veículos de grande porte e/ou ônibus. E mais, a evolução tecnológica, eletrônica embarcada, opcionais de segurança, potência, conforto, entre outras novidades e evoluções, em poucos casos são repassadas às instruções dos motoristas, para que utilizem estes equipamentos.

Infelizmente a Carteira Nacional de Habilitação - CNH não é uma credencial suficientemente confiável. Os Centros de Formação de Condutores, salvo raras exceções, são empresas cujo objetivo é cumprir um conteúdo programático mínimo, suficiente para que o aluno atinja os índices mínimos necessários para aprovação junto aos avaliadores. É abissal a diferença das condições de tráfego durante o curso e o cotidiano. Existem CFC's onde o treinamento para mudança de categoria de C ou D, para E, as aulas práticas são realizadas com um micro caminhão (3/4) adaptado para cavalo trator, tracionando um semirreboque de seis metros, com um eixo, vazio, em tráfego urbano! Se aprovado, este motorista está habilitado a conduzir um veículo tri-articulado, com nove eixos e PBT de 75 ton tracionado por cavalo trator de até 600 HP. Há uma abissal distância entre escola e realidade.

Em muitos países europeus e alguns da América do Norte são adotados critérios bastante rigorosos para habilitação de veículos de grande porte e de passageiros, que poderiam contribuir para melhorar a habilitação no Brasil. Há que se agregar aqui a questão da responsabilidade intrínseca do contratante e contratado na prestação dos serviços. Uma vez caracterizada a falha ou inabilidade de um ou outro, as penas são pesadas e efetivamente aplicadas aos infratores.

"Infelizmente a Carteira Nacional de Habilitação – CNH não é uma credencial suficientemente confiável"

As estatísticas globais disponíveis sobre as principais ameaças à segurança da operação dos veículos (caminhões e ônibus) apresentam entre 90 e 93% a atribuição da responsabilidade pelos acidentes aos condutores, aproximadamente 3% defeito no veículo, 3% defeitos nas vias e outros 3% outros motivos. Estes números podem variar um pouco de um país para outro ou fonte da informação. Estes 90/93%, se subdividem entre desvio de atencão, desobediência à sinalização, inabilidade, ultrapassagens indevidas, entre outros aspectos.

Em qualquer atividade empresarial, quando uma empresa busca um profissional no mercado, pressupõe-se que tenha definidas as necessidades, ou seja, qual a formação, conhecimento da função e experiência laboral, entre outras. A partir daí, customiza o profissional desenvolvendo conhecimentos específicos, recicla, qualifica e por aí vai.

Infelizmente, esta lógica é aplicada em pouquíssimos casos de motoristas, pois se pressupõe que a habilitação legal esteja associada à competência. Como pode um motorista estar devidamente preparado para condução de um veiculo tri articulado, tendo sido instruído em condições impróprias.

Fazendo uma analogia, desenvolvo o raciocínio da responsabilidade intrínseca na função/ atividade do contratante/contratado, é como entregar um paraquedas com o manual a uma pessoa e manda-la pular de um avião. Tem o manual, tem o paraquedas, tem o avião, mas sabe utilizá-lo?

Motorista e empresa devem ser responsáveis: um bom profissional busca a melhor formação e segue qualificando-se, atualizando-se. A empresa, quanto melhor qualificar e reciclar o funcionário, melhor ele desempenhará sua função com maior eficiência, eficácia menor custo etc., mas a formação individual deveria ser do profissional.

No setor de transporte, existem empresas que admitem um candidato habilitado, proporcionando-lhe formação, instrução e reciclagem. É um esforço bastante dispendioso. Já outras organizações

buscam profissionais "prontos" e os reciclam, mesmo que estes motoristas sejam cada vez mais raros.

Os motoristas são receptivos às reciclagens ou aperfeiçoamentos, sobretudo aqueles que tem o gosto pela profissão e que de alguma forma tem alguma vantagem ou ganho a partir da reciclagem. Equivoca-se quem pensa que os ganhos percebidos limitam se aos aspectos pecuniários. Outras vantagens também tem boa receptividade.

#### Exame toxicológico x profissionalismo

O profissionalismo é comportamento, ser profissional. Penso que o controle e fiscalização impedindo que motoristas (de qualquer categoria) dirijam sob efeito de drogas, álcool e outras substâncias contribuirão substancialmente para a redução dos acidentes. Vivemos num país onde a interferência do Estado nas nossas vidas é absurdamente invasiva, por isso regras claras, confiáveis, fiscalização atuante e permanente e punição adequada aos infratores, ou seja, um conjunto de ações no mesmo sentido resultará na valorização do profissional condutor de veículos.

Os simuladores agregam algum conhecimento e reforco ao treinando. Um simulador eficiente deve oferecer ao treinado as condições mais próximas possíveis da realidade, ou seja, simular aceleração, desaceleração, aceleração lateral, restrições de visibilidade, sensibilidade nos pedais, direção etc... para estimular os sentidos de visão, tato, olfato e audição. Mas me parece incipiente imaginar que dois ou três monitores de TV, com alguns pedais, estático, possa ensinar um motorista.

Embora a atividade seja a mesma, transporte de cargas, entre outras especificidades, é preciso di-



Fleck destaca que motoristas são receptivos a treinamentos mercados, fracionamento etc., etc..

ferenciar o motorista caminhoneiro autônomo do empregado. Não sei para qual dos dois é pior. O transporte de cargas, em linhas de longo curso impõe algumas exigências cada vez menos aceitáveis pelas novas gerações. São 30, 40 dias longe do seu habitat, pontos de parada ou descanso, quando muito bons, são minimamente satisfatórios. O desrespeito à atividade como um todo, esperas absurdas para carregamento, períodos inexplicáveis de parada em Estações Aduaneiras, ou porque o embarcador/destinatário omitiu algum documento ou pagamento de alguma taxa ou tributo, ou greves, movimentos tartaruga, falta de efetivo etc., etc.. Tudo isto ainda impondo ao motorista a permanência em locais sem a menor condição de higiene ou infraestrutura mínima.

A concorrência predatória. suicida em muitos casos, a desunião do segmento, o poder da indústria e do comércio como atividades organizadas são alguns dos elementos (há muitíssimos outros) que impõe algumas gestões medíocres às empresas do sistema rodoviário de cargas.

Nas últimas décadas a evolução do sistema de movimentação de cargas foi muito grande. Numa analogia barata, os empresários de transporte eram como mecânicos de veículos carburados, e hoje querem mexer nos veículos com injeção eletrônica. É impossível.

A atividade evoluiu, novos modais, sistemas de distribuição, mecanização, comunicação, legislação, alterações tributárias, novos produtos,

Eu presto serviços a duas empresas de segmentos completamente diferentes, uma de transporte de passageiros, outra de produtos de consumo humano, refrigerados e secos, ambos com grandes exigências para o devido cumprimento das atividades contratadas.

Ambas, tem como maior patrimônio os seus colaboradores. Ambas mantém DHO, Departamento Humano Organizacional com definições claras do perfil de cada atividade, identificando o perfil ideal do funcionário.

Estas empresas tem pré-requisitos claros para os processos de recrutamento, seleção e admissão. Possuem programa de treinamento e reciclagem visando atender as demandas específicas da empresa contratante. São organizações com gestão de desempenho individual, programas de incentivo e premiações por metas e objetivos atingidos.

Elas tem atenção com a disponibilização de áreas, espaços e acomodação confortáveis para pernoites, oferecem acompanhamento médico e mantém rigoroso cumprimento da carga horária legal, além de programa de treinamento e reciclagem, e escalas programadas.

#### \*Jorge Raimundo Fleck

Administrador de Empresas, especialista em gestão de frotas e treinamento de motoristas

Piloto profissional de competições, com 16 títulos na carreira, entre eles, bicampeão da Fórmula Truck.

#### Mercado

## Scania aumenta linha rodoviária e apresenta planos flexíveis de manutenção

s produtos e serviços da Scania, em 2017, marcam pelo conceito de sustentabilidade. Durante a Fenatran 2017 a montadora apresentou um programa de manutenção com planos flexíveis, através do qual as ações preventivas são individualizadas de acordo com a operação de cada veículo, rompendo com a tradicional referência da quilometragem padronizada. Esta nova interpretação leva em consideração a maneira de conduzir do motorista, o consumo do caminhão, bem como o tipo de terreno por onde trafega. Para poder medir as condições de operação do veículo, a Scania disponibiliza serviços conectados desde janeiro deste ano. O sistema é denominado

como "comunicator". No Brasil, até setembro, 5000 caminhões da marca tem suas operações acompanhadas regularmente. Em seu compromisso com a eficiência energética, a Scania afere o consumo e forma de dirigir dos motoristas, oferecendo treinamento (driver coaching) aos

motoristas que não atingem metas de consumo km/l.

Outro aspecto inovador dos planos de manutenção é que o cliente paga por quilômetro e não mais se realiza trocas de peças desnecessárias, pois o atendimento é feito em função do desgaste específico de cada veículo.



## Linha rodoviária com duas novas motorizações

A Scania apresentou durante a Fenatran duas novas versões de seu motor de 13 litros que equipa a linha R, para indicações rodoviárias com configurações 6 x 2 e 6 x 4. São motores de 450 e 510 hp com tec-

nologia de alta pressão de injeção de combustível e com múltiplos pontos para diminuir o consumo, os ruídos e as emissões. A indústria informa que, mesmo mais potentes, os motores são até 5% mais econômicos.

ode injeção de Os modelos são disponíveis nas cabines R Highline e a Streamline.

Outro caminhão lançado no evento, foi o Heavy Tipper, de aplicação no setor de mineração.



"Estamos trazendo lançamentos que impactarão a forma de gestão de empresas de transporte a partir de agora. A conectividade inteligente oferece maior previsibilidade na frota e redução no custo total operacional. Estamos subindo mais um degrau para evoluir o mercado, sustenta Roberto Barral, diretor-geral da Scania do Brasil. "As inovações em serviços e os nossos caminhões com novas potências também serão mais um reforço no caminho por um sistema de transporte mais sustentável", conclui ele.

#### Espaço ComJovem

## Visita ao Porto Seco de Uruguaiana

Comissão de Jovens Empresários Executivos ComJovem Uruguaiana visitou o Porto Seco da cidade em 20 de outubro. Os empresários foram recepcionados por Rafael Barbosa Borges, consultor de Desenvolvimento de Negócios e Perluiz Teixeira Arias, supervisor Aduaneiro, representantes da Multilog. Eles percorreram as instalações do recinto e conheceram o processo operacional da unidade, em atividade que contribui para a qualificação do trabalho dos jovens junto às suas empresas, bem como promove o relacionamento



com executivos do Porto Seco, que cotidianamente atendem às ativi-

dades do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas.

#### Doacão de sanque



Engajados em campanha nacional da Comjovem, em 15 de setembro um grupo de jovens empresários fez doação de sangue no Hemocentro, junto ao Hospital Santa Casa de Caridade de Uruguaiana. Fez parte da iniciativa "ComJovem Salva Vidas" a distribuição de folhetos com dicas e orientações sobre frequência e requisitos para se doar sangue.

**INVESTIDORES COMJOVEM** 







## Informações

## Horários das Operações Aduaneiras nas Principais Fronteiras

Cidade	Órgãos de controle	Dias úteis	Final de semana	Мара	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		55 . 5	55 . 5		
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		
coroniento (res)	Receita Federal	8h às 20h		101.00 00 171.00	55 . 5		
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					
	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	
Uruguaiana (RS)	Receita Federal	8h às 20h	das 8h às 14h	as ronso	1411 d5 1011	uas 1411as 1011	
	TA BR 290	segunda a segunda: 7h às 21h					
Itaqui (RS)	Receita Federal	das 8h às 12h e das 13h30min às 17h30min					
Concessionária São Borja (RS) MERCOVIA		das 7h às 23h	sábados das 7h às 18h /domingos: das 8 às 12h	8h às 18h e aos sába- dos das 8h às 12h	8h às 18h e aos sábados das 8h às 12h		
	Receita Federal	das 8h às 20h	das 8h às 14h		d5 1211		
Porto Xavier (RS)	Receita Federal	das 8h às 12h e das 14h às 18h					
Porto Mauá (RS)	Receita Federal	das 8h às 11h30min e das 14h às 17h30min					
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 admi- nistrativo		
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	G3 1011	1711 60 1711		
Receita Federal Porto de Santa Helena Porto de Santa		das 7h às 19h		7h às 11h30 e das			
Santa nelena (FK)	Receita Federal	das 7h às 12h e das 13h30min às 19h		13h30 às 18h			
Guaíra (PR)	Porto Sete Quedas	7h às 19h		8h às 17h30	8h às 17h30		
dualia (FK)	Receita Federal	8h às 18h30min		011 a5 17115U	011 45 1/1150		
	AGESA	7h30 às 12h e das 13h30 às 18h	8h às 12h	7h30 às 11h30 e das			
Corumbá (MS)	Receita Federal	das 7h30min às 11h30min e das 13h30min às 17h30min	8h às 12h	13h30 às 17h30 e das			

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 1	omé-AR									
Mercovia (CUF)	José Luis Vazzoler	Importação e Exportação	(55) 3431-2207								
	Santana do Livramento-R	S/Rivera-UY									
Multilog	Everson Martins	Importação e Exportação	(55) 3621-5300								
	Corumbá-MS/Puerto S	oares-BO									
Agesa	Edmar Fernando Figueiredo Cruz	Importação e Exportação	(63) 3234-7300								
	Jaguarão-RS/Rio Bra	nco-UY									
Multilog	Roger da Costa Mendes Ribeiro	Importação e Exportação	(53) 3261-1277								

<sup>\*</sup>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	ltem 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	ltem 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	ltem 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

## Informações

## Fluxo do TRIC

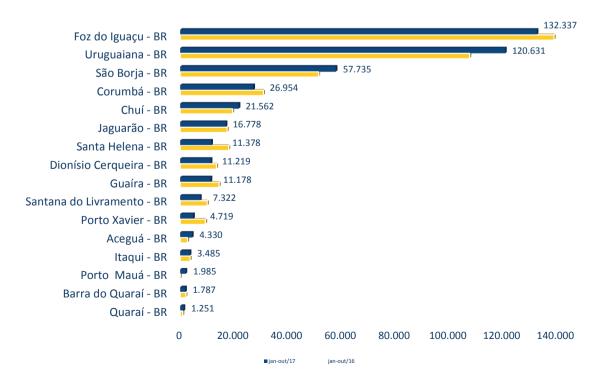
## Outubro 2017

AN															
	ABTI			Variação do acumulado ano anterior / ano atual		Variação do mês anterior com mês atual				riação mes anterior / a		Variação do (ant	meses		
Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	Jan-Out 2016	Jan-Out 2017	Δ	Set 2017	Out 2017	Δ	Out 2016	Out 2017	Δ	Nov/15 Out/16	Nov/16 Out/17	Δ
		AR	Importação	3.307	3.292	-0,45%	192	110	-42,71%	389	110	-71,72%	3.569	4.447	24,60%
Itaqui	Alvear		Exportação	315	193	-38,73%	8	11	37,50%	47	11	-76,60%	373	333	-10,72%
			Total	3.622	3.485	-3,78%	200	121	-39,50%	436	121	-72,25%	3.942	4.780	21,26%
		AR	Importação	23.126	21.268	-8,03%	2.089	1.881	-9,96%	2.284	1.881	-17,64%	26.466	25.382	-4,10%
São Borja	Santo Tomé		Exportação	28.269	36.467	29,00%	4.147	4.090	-1,37%	3.157	4.090	29,55%	33.950	42.693	25,75%
			Total	51.395	57.735	12,34%	6.236	5.971	-4,25%	5.441	5.971	9,74%	60.416	68.075	12,68%
		AR	Importação	6.814	2.704	-60,32%	296	225	-23,99%	444	225	-49,32%	7.600	3.733	-50,88%
Porto Xavier	San Javier		Exportação	2.497	2.015	-19,30%	264	286	8,33%	293	286	-2,39%	2.756	2.580	-6,39%
			Total	9.311	4.719	-49,32%	560	511	-8,75%	737	511	-30,66%	10.356	6.313	-39,04%
		AR	Importação	6.340	5.795	-8,60%	678	539	-20,50%	510	539	5,69%	7.626	6.609	-13,34%
D. Cerqueira	B. de Irigoyen		Exportação	7.076	5.424	-23,35%	716	701	-2,09%	673	701	4,16%	8.034	6.613	-17,69%
			Total	13.416	11.219	-16,38%	1.394	1.240	-11,05%	1.183	1.240	4,82%	15.660	13.222	-15,57%
		AR	Importação	32.561	34.655	6,43%	3.824	3.748	-1,99%	3.531	3.748	6,15%	38.094	41.770	9,65%
Uruguaiana	P. de los Libres		Exportação	74.961	85.976	14,69%	9.005	9.400	4,39%	7.463	9.400	25,95%	89.944	102.057	13,47%
			Total	107.522	120.631	12,19%	12.829	13.148	2,49%	10.994	13.148	19,59%	128.038	143.827	12,33%
		AR	Importação	0	4	0,00%	0	0	S/Inf	0	0	0,00%	0	13	0,00%
Porto Mauá	Alba Posse		Exportação	0	1.981	0,00%	200	259	29,50%	196	259	32,14%	0	2.730	0,00%
			Total	0	1.985	0,00%	200	259	29,50%	196	259	32,14%	0	2.743	0,00%
		AR	Imp.PTN	0	S/Inf		S/Inf	S/Inf		0	S/Inf		S/Inf	S/Inf	
Foz do Iguaçu	Puerto Iguazu		Exp. PTN	0	S/Inf		S/Inf	S/Inf		0	S/Inf		S/Inf	S/Inf	
			Total	0	S/Inf		S/Inf	S/Inf		0	S/Inf		S/Inf	S/Inf	
		PY	Imp.PIA	0	S/Inf		S/Inf	S/Inf		0	S/Inf		S/Inf	S/Inf	
Foz do Iguaçu	C. del Este		Exp. PIA	0	S/Inf		S/Inf	S/Inf		0	S/Inf		S/Inf	S/Inf	
			Oper. Noturn	a 0	S/Inf		S/Inf	S/Inf		0	S/Inf		S/Inf	S/Inf	
			Total	0	S/Inf		S/Inf	S/Inf		0	S/Inf		S/Inf	S/Inf	
Foz do Iguaçu	C.del Este/P.lguazu	AR/PY	Total	138.817	132.337	-4,67%	13.627	13.572	-0,40%	17.444	13.572	-22,20%	171.158	163.777	-4,31%
		PY	Importção	15.647	9.968	-36,29%	1.718	1.537	-10,54%	1.906	1.537	-19,36%	18.380	13.787	-24,99%
Santa Helena	Porto Índio		Exportação	2.253	1.410	-37,42%	98	62	-36,73%	45	62	37,78%	2.898	2.059	-28,95%
			Total	17.900	11.378	-36,44%	1.816	1.599	-11,95%	1.951	1.599	-18,04%	21.278	15.846	-25,53%
		PY	Importação	11.164	8.112	-27,34%	961	1.392	44,85%	1.326	1.392	4,98%	13.086	10.662	-18,52%
Guaíra	Salto del Guaíra		Exportação	3.170	3.066	-3,28%	194	188	-3,09%	174	188	8,05%	3.748	3.688	-1,60%
			Total	14.334	11.178	-22,02%	1.155	1.580	36,80%	1.500	1.580	5,33%	16.834	14.350	-14,76%
		UY	Importação	1.634	3.403	108,26%	295	377	27,80%	471	377	-19,96%	1.837	3.950	115,02%
Aceguá	Acegua		Exportação	1.039	927	-10,78%	132	130	-1,52%	160	130	-18,75%	1.314	1.111	-15,45%
			Total	2.673	4.330	61,99%	427	507	18,74%	631	507	-19,65%	3.151	5.061	60,62%

<b>♦♦</b> 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-Out 2016	Jan-Out 2017	Δ	Set 2017	Out 2017	Δ	Out 2016	Out 2017	Δ	Nov/15 Out/16	Nov/16 Out/17	Δ
		UY	Importação	525	749	42,67%	54	101	87,04%	84	101	20,24%	526	937	78,14%
Barra do Quaraí	Bella Unión		Exportação	1.570	1.038	-33,89%	141	108	-23,40%	256	108	-57,81%	1.855	1.294	-30,24%
			Total	2.095	1.787	-14,70%	195	209	7,18%	340	209	-38,53%	2.381	2.231	-6,30%
		UY	Importação	5.490	5.409	-1,48%	586	692	18,09%	624	692	10,90%	6.434	6.575	2,19%
Chuí	Chuy		Exportação	13.848	16.153	16,65%	1.599	1.701	6,38%	1.540	1.701	10,45%	17.064	19.700	15,45%
			Total	19.338	21.562	11,50%	2.185	2.393	9,52%	2.164	2.393	10,58%	23.498	26.275	11,82%
		UY	Importação	8.606	7.516	-12,67%	855	779	-8,89%	1.001	779	-22,18%	9.760	9.298	-4,73%
Jaguarão	Rio Branco		Exportação	8.753	9.262	5,82%	1.029	1.145	11,27%	999	1.145	14,61%	10.679	11.202	4,90%
			Total	17.359	16.778	-3,35%	1.884	1.924	2,12%	2.000	1.924	-3,80%	20.439	20.500	0,30%
		UY	Importação	750	1.103	47,07%	24	60	150,00%	59	60	1,69%	781	1.359	74,01%
Quaraí	Artigas		Exportação	169	148	-12,43%	28	73	160,71%	32	73	128,13%	226	170	-24,78%
			Total	919	1.251	36,13%	52	133	155,77%	91	133	46,15%	1.007	1.529	51,84%
		UY	Importação	4.593	2.263	-50,73%	236	234	-0,85%	506	234	-53,75%	5.031	2.787	-44,60%
S. do Livramento	Rivera		Exportação	5.348	5.059	-5,40%	508	582	14,57%	535	582	8,79%	6.682	6.271	-6,15%
			Total	9.941	7.322	-26,35%	744	816	9,68%	1.041	816	-21,61%	11.713	9.058	-22,67%
		во	Importação	2.900	2.526	-12,90%	351	482	37,32%	416	482	15,87%	3.364	2.847	-15,37%
Corumbá	Puerto Suarez		Exportação	27.893	24.428	-12,42%	2.257	2.566	13,69%	2.423	2.566	5,90%	33.382	29.929	-10,34%
			Total	30.793	26.954	-12,47%	2.608	3.048	16,87%	2.839	3.048	7,36%	36.746	32.776	-10,80%

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

## Fluxo de veículos



### Informações

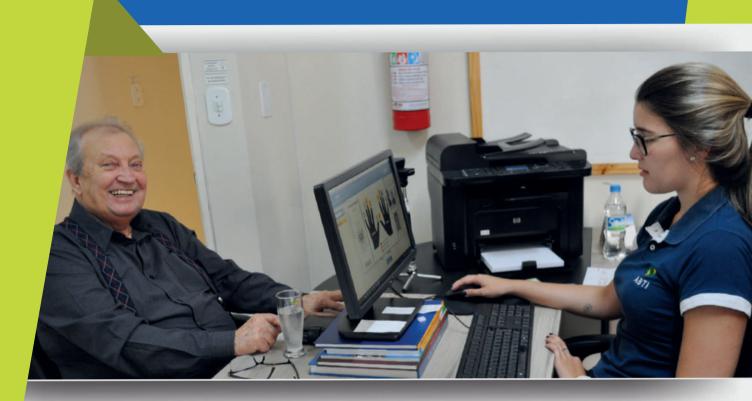
## Feriados internacionais







# FAÇA SUA CERTIFICAÇÃO DIGITAL NA ABTI



## **AGENDE SEU ATENDIMENTO!**

#### ATENÇÃO:

Agende o seu horário pelo telefone (55) 3413-2828 ou pelo e-mail abti@abti.org.br

A entidade está à disposição de segunda a sexta-feira das 8h às 12h e das 14h às 18h e sábados das 8h às 12h.

O atendimento fora destes horários são exclusivos para associados, também mediante agendamento.

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



