ANO X - EDIÇÃO 39 - 2016

revista Cenário do Transporte

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

Mala Direta
Postal
Básica
9912341225-DR/RS
ABTI
CORREIOS

Mercosul chega aos 25 anos

Bloco econômico propiciou crescimento do transporte de cargas.

Empresas brasileiras voltam a investir na Argentina

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

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

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

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

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

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

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

Anthony Bairros Witczak
Registros e Licenças | Estagiário
apoio@abti.org.br
skype: apoio.abti
Ramal: 205

Caroline Xavier Fialho
Recepção | Estagiária
abti@abti.org.br
skype: recepcao.abti
Ramal: 200

associacaoabti **abtint** **abti** **abti**

"Temos motivos de sobra para comemorar os 25 anos do Mercosul"

Um futuro auspicioso

A criação do Mercosul observou uma tendência mundial de organização dos países em blocos econômicos. Foi uma medida condizente com as necessidades de ampliação e qualificação das relações comerciais entre as nações envolvidas em nosso bloco. A proximidade geográfica de Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, os fundadores do Mercosul, colocou o transporte rodoviário internacional de cargas num plano de destaque neste esforço integrador das economias. Nós somos os protagonistas da ligação física dos mercados. São os nossos caminhões que atravessam as fronteiras e percorrem as rodovias das nações vizinhas, e vice-versa. Esta condição tem nos proporcionado uma observação apurada dos sucessos e fracassos deste esforço de união.

É inegável que o Mercosul vem proporcionando grandes avanços nas relações dentro do bloco. Os números são eloquentes, mesmo diante de eventuais retrocessos sazonais, como o que estamos verificando nos últimos quatro ou cinco anos. Cresceu o comércio dentro do bloco, as exportações e importações, e naturalmente, por conta disso, o transporte. Por isso temos motivos de sobra para comemorar os 25 anos do Mercosul.

Muitos aspectos relacionados ao bloco dizem respeito ao Transporte, e na estrutura de atuação dos países existe o Subgrupo de Trabalho nº 5, que se ocupa destas questões.

A ABTI, em seu trabalho de representação do Transportador Internacional, participa de todas as reuniões semestrais do SGT-5. Acompanha as discussões e encaminha os pleitos do nosso segmento junto às autoridades, através de uma interlocução permanente com a ANTT. É um trabalho incansável e meticuloso, para o qual é necessária muita dedicação.

ABTI - SGT-5 - Mercosul são siglas que se somam para trabalhar por uma integração de mercados que tenha maior fluidez nas fronteiras e identidade nas rodovias, não importando qual seja o país em questão.

Ainda que o nosso bloco econômico precise melhorar em muitos aspectos, e temos confiança que isso vai acontecer, o nosso futuro será auspicioso.

Francisco Carlos Gonçalves Cardoso
Presidente da ABTI

Matéria de Capa

17

Os 25 anos do Mercosul

O bloco econômico estabeleceu uma nova dinâmica de mercado entre os países membros, provocando notável crescimento do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas. Leia como a ABTI atua neste âmbito, em favor dos Transportadores.

Recessão no Brasil e mudança política na Argentina encorajam empresas brasileiras a investir no país vizinho.

09

O motorista faz a diferença na hora de se economizar combustível

27

Mercedes-Benz comemora 60 anos de Brasil

33

Sumário

ANO X – EDIÇÃO 39 – 2016

ENTIDADES
Procomex divulga ações de 2015 e metas para este ano **06**

ENTIDADES
Receita Federal atende proposição encaminhada pelo Procomex **08**

INFRAESTRUTURA
Segunda ponte de Foz do Iguaçu só depende de licença ambiental **08**

ENTREVISTA
Sérgio Malucelli, presidente da FETRANSPAR comenta o trabalho de sua Entidade pelos Transportadores Internacionais **10**

LEGISLAÇÃO
A inaplicabilidade por atrasos justificados no trânsito aduaneiro, pelo advogado Tadeu Moreira Campelo Filho **12**

LEGISLAÇÃO
Muda a fiscalização de embalagens nas fronteiras do Brasil **14**

ENTREVISTA
O Mercosul precisa de mais iniciativa privada, afirma o professor da USP, Alberto Pfeifer **22**

ASSOCIADAS
Transparaguay destaca-se pela tradição de mais de meio século no transporte para o Paraguai **28**

ASSOCIADAS
Di Canalli desbrava novas rotas na América do Sul **30**

MERCADO
Ford lança linha de caminhões 2017 **32**

COMJOVEM
Jovens empresários de Uruguaiana definem ações para 2016 **34**

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

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

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

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

CONSELHO EDITORIAL ABTI
Diretor Administrativo
Luiz Alberto Garcia
Gerente de Assuntos Internacionais
Gladys Vinci
Secretária Executiva
Gladenir Vargas
Relações Públicas
Indiara Teixeira

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

PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃO
Plus Comunicações

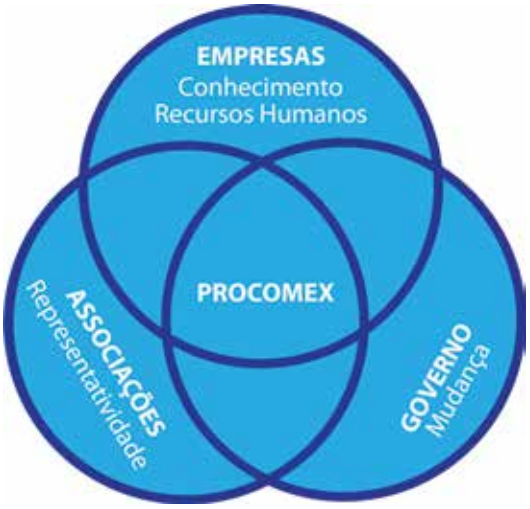
ARTE
Andrea Alves

IMPRESSÃO
Kunde Indústrias Gráficas Ltda.

Tiragem desta Edição
3.000 exemplares

Procomex divulga balanço de atividades em 2015

A Aliança Pró Modernização Logística de Comércio Exterior - Procomex, foi fundada em 2004. Trata-se de uma iniciativa civil, de caráter informal, apolítico e apartidário, que reúne 75 instituições do setor produtivo, entidades bilaterais, especialistas e agentes do comércio exterior brasileiro, entre as quais a ABTI, com o propósito de dotar o Brasil de um Sistema de Fluxo Aduaneiro moderno e competitivo, estimulador das atividades empresariais e que sirva de referencial para os demais países do Mercosul. O Instituto Procomex é o braço operacional da Aliança.



Em seu relatório de 2015 faz um balanço das atividades do período. Foram realizadas 218 reuniões com a presença de 654 profissionais especializados e com experiência prática na área representando 224 empresas e 45 associações ao total. Destaca-se também a participação de 129 profissionais do Setor Público, representando 11 órgãos governamentais. Os resultados dos trabalhos são 65 mapas completos, 8 relatórios completos e 2 relatórios em elaboração.

Presença no Brasil e no Exterior

Cabe destaque especial à reformulação do Private Sector Consultative Group (PSCG) da Organização Mundial das Aduanas (OMA) que em 2015 reduziu o seu número de participantes de 30 para 21. O Instituto Procomex, único representante da América do Sul no grupo, foi convidado para continuar naquele fórum. Na primeira reunião, realizada em outubro, o coordenador executivo do Procomex, John Edward Mein, foi eleito para presidir o PSCG.

Segundo o relatório de atividades, durante o ano, o Procomex participou como palestrante, junto com a Receita Federal e o MDIC, de uma série de "Road Shows", organizados pela CNI, em várias Federações de Indústria com o objetivo de promover o Portal SISCOMEX e o Programa Brasileiro de OEA. Foram realizados eventos em Porto Alegre, (FIERGS, 23 de junho), Campo Grande (FIEMS, 23 de julho), São Paulo (FIESP, 13 de agosto), Fortaleza (FIEC, 27 de agosto), Joinville (FIESC, 10 de setembro) e Rio de Janeiro (FIRJAN, 23 de setembro).

Nos dias 21 e 22 de Maio, o Instituto participou como palestrante no VII Meeting of the Inter-American Network of International Trade Single Windows (Red VUCE), organizado pelo MDIC e o BID, em Brasília. No dia 22 de maio, o Instituto também participou como palestrante na Feira Hospitalar 2015, em São Paulo. O Procomex participou também no seminário organizado pelo Instituto de Comércio Internacional do Brasil (ICIBR), intitulado "Trade Compliance: o Programa Brasileiro de OEA".

O Instituto Procomex participou, junto com a Receita Federal, em um seminário organizado pela ABTI, dentro da 17ª Transposul, Feira de Logística e Transporte, em Porto Alegre, em junho.

Um dos eventos do Procomex foi durante a TranspoSul, em Porto Alegre/RS

No mês de setembro, o Instituto participou de um debate sobre Facilitação de Comércio no Centro de Debates de Políticas Públicas, em Brasília.

Em outubro, o Instituto participou de: uma Audiência Pública na Câmara dos Deputados sobre o Projeto de Lei 1.670/2015; de um Seminário no Public Forum 15 da Organização Mundial do Comércio, em Genebra; e de um Painel no Permanent Technical Committee da Organização Mundial das Aduanas, junto com a Receita Federal, em Bruxelas.

No mês de novembro, o Instituto Procomex participou como palestrante na Expo Scala, em Campinas. No começo do mês de dezembro, foi convidado para palestrar no seminário "Narrowing the Borders: Trade Facilitation in Latin America and the Caribbean", organizado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento, em Washington.

Entidades representadas no Conselho Administrativo do Procomex

- CNI
- FENAMAR
- AEB
- SINDIVEG
- Feaduaneiros
- PETROBRAS
- EMBRAER
- SIEMENS
- Cisa Trading
- EATON
- Waiver Logística
- Rockwell
- ABTI
- ABINEE
- ABRAEC

Temas trabalhados em 2015

- Portal Único de Comércio Exterior
- Projeto Programa Operador Econômico Autorizado
- Novo controle das embalagens retornáveis
- Packing List
- Lacres eletrônicos
- Fatura comercial no processo de importação
- Mapeamento do processo de trânsito aduaneiro
- Mapeamento do processo de retificação na importação
- Mapeamento do processo de importação de medicamentos
- Mapeamento do processo de importação de equipamentos médicos
- Mapeamento do processo de importação de cosméticos, perfumes e higiene pessoal
- Mapeamento do processo de importação de alimentos
- Mapeamento do processo de importação sob anuência do IBAMA
- Mapeamento dos processos de importação sob anuência do MAPA
- Mapeamento do processo de tratamento de embalagem de madeira
- Regime Especial de Drawback Suspensão
- Regime Especial de Drawback Isenção
- Regime Especial de Suspensão Integrado Contínuo
- Regime de Entreposto Industrial sob Controle Aduaneiro Informatizado

Receita Federal atende pleito do Procomex

Em agosto do ano passado o Procomex definiu por votação quais seriam as demandas de 2016 junto à Receita Federal do Brasil. Entre elas, foi indicado que cargas parametrizadas em canal verde e encaminhadas ao canal vermelho pela Receita Federal, geralmente por diferença de peso, permaneciam no sistema como parametrizadas em canal verde. A proposta de melhoria sugerida foi de que o auditor ou analista da RFB altere o canal de parametrização, pois além de trazer transparência ao processo, indica com clareza os acontecimentos. O registro correto não interfere no tempo de liberação do processo, mas justifica o aumento de despesas ocorridas pela conferência física.

Em 16 de fevereiro deste ano a RFB incluiu eu seu Manual Interno de Importação a instrução para que se reparametrize a DI para vermelho, nos casos em que tal fato ocorre. Além de atender o pleito do Procomex, a Receita Federal solicitou que os interessados acompanhem a mudança, e informem caso tal procedimento não esteja sendo adotado, a fim de que órgão possa orientar os envolvidos.

Obras da segunda ponte de Foz do Iguaçu aguardam licença ambiental

A nova ponte, cuja construção está prevista desde 1992, será construída pelo consórcio Construbase/Cidade/Paulitec, que ganhou a licitação em julho de 2014, mas ainda não iniciou a obra.

A nova ponte será construída no modelo estaiada. Com 760 metros de comprimento e 19 de largura, ligando o Brasil – Foz do Iguaçu e o Paraguai – Presidente Franco, apenas veículos pesados deverão trafegar no local. O sistema arquitetônico empregado, suspenso, exigirá a implantação de pilares com 136 metros de altura. A ideia é desafogar o trânsito na Ponte da Amizade e deixá-la liberada somente para veículos de passeio. O valor total da obra será de R$ 233 milhões, com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). O prazo para conclusão é de até três anos.

A construção persiste sem previsão de início. Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) o começo da obra depende da emissão da licença de instalação, que é feita pelo Ibama. No orçamento de 2016, apresentado pelo Governo Federal, R$ 47,3 milhões estão previstos para a obra internacional. O DNIT apresentou a documentação para obtenção da Licença de Instalação em agosto/2015. Em dezembro o Ibama solicitou algumas adequações aos estudos. Os serviços só poderão ser iniciados após a concessão da licença.

Empresas brasileiras voltam a investir na Argentina

O perfil mais liberal de Maurício Macri, após três meses de governo, já começa a surtir efeito na economia da Argentina. Dentre as medidas mais destacadas, o fim do controle cambial, a eliminação das cotas de exportação e redução dos impostos de exportação, a redução de barreiras protecionistas para a importação e a redução dos produtos sujeitos ao pacto de preços, estão provocando confiança e otimismo nos investidores estrangeiros. Multinacionais brasileiras voltam a investir no país vizinho, até mesmo como forma de mitigar a recessão enfrentada no Brasil.

A JBS, a maior processadora de carne do mundo, é uma das empresas interessadas que volta a expandir seus negócios na Argentina. Anteriormente prejudicada pelas restrições de exportação de carnes bovina, a companhia fechou quatro das cinco unidades de abate no país, voltando-se apenas para o mercado local argentino. Atualmente a JBS opera apenas com uma fábrica em Rosário, onde trabalham 1.500 funcionários. Com as mudanças no país, já planeja retomar as atividades nas unidades paralisadas para voltar a ter uma plataforma de exportação na Argentina.

A Marcopolo, que tem duas fábricas de ônibus no país, tinha como meta exportar 100 unidades de ônibus para o mercado argentino neste ano, mas os pedidos já aumentaram para 150.

A retirada das travas comerciais, como a que dificultava a entrada de importados no país, e a expectativa de uma retomada do crescimento, estão despertando o interesse de empresas brasileiras que ainda não têm presença no território argentino. Desde 2012 os investimentos diretos do Brasil na economia argentina vinham caindo a cada ano. Segundo dados do Banco Central, foram 109 milhões de dólares no ano passado, bem abaixo dos 618 milhões de dólares registrados em 2012.

Esse movimento também se refletiu nas empresas brasileiras que encontraram dificuldades de importar e exportar e acabaram saindo do país. Após sucessivos prejuízos, a empresa de louças e metais sanitários Deca foi uma das que fechou as portas da unidade que tinha na província de Buenos Aires, em 2013. Cerca de 20 a 30 empresas brasileiras seguiram o mesmo caminho e deixaram a Argentina nos últimos quatro anos, segundo o presidente do Conselho da Câmara de Comércio Argentino, Alberto Alzueta. Hoje, cerca de 250 empresas brasileiras têm filiais argentinas.

O livre comércio de automóveis

O setor automotivo brasileiro passa por uma forte crise, com queda nas vendas, excesso de capacidade ociosa e demissão de funcionários. A ascensão de Macri deixou as montadoras brasileiras mais otimistas quanto à discussão do acordo automotivo bilateral, que expira em junho. A abertura do mercado vizinho poderá ampliar as exportações de veículos. O setor automotivo representa mais da metade do comércio entre Brasil e Argentina.

O presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Luiz Moan, informou que a associação está buscando na renegociação do acordo automotivo com a Argentina o livre comércio de automóveis e autopeças. “Com a transparência do câmbio flutuante nos dois países, nossa proposta é de livre comércio”, disse Moan.

Atualmente, o sistema vigente de comércio bilateral é o “flex”, que estabelece que o Brasil pode exportar sem tributação até 50% a mais do que importa dos argentinos. Ou seja, pelo tratado, as montadoras podem vender, com isenção de impostos, no máximo 1,5 dólar para cada 1 dólar importado de montadoras do país vizinho.

"Os entraves burocráticos do Transporte Internacional poderiam ser melhorados"

Entrevista com o presidente da FETRANSPAR - Sérgio Malucelli

Nascido em 08 de junho de 1951, na cidade paranaense de Morretes, o coronel da reserva da Polícia Militar do Paraná é bacharel em História, Administração de Empresas e Direito.

Atuou em diversas atividades públicas: na Polícia Militar do Paraná (PMPR): diretor de Pessoal, subcomandante do Batalhão de Polícia Florestal, comandante do Batalhão de Polícia Rodoviária, da Escola de Formação de Oficiais, e do Policiamento da Capital.

Foi interventor estadual do Município de Morretes e superintendente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas no Estado do Paraná (SETCEPAR).

A partir de 1998 assumiu a função de diretor executivo da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná (FETRANSPAR), cuja base territorial compreende todo o Estado do Paraná. A entidade é composta por nove sindicatos, com bases nas seguintes cidades: Curitiba, Ponta Grossa, Maringá, Francisco Beltrão, Dois Vizinhos, Foz do Iguaçu, Cascavel, Toledo e Guarapuava. Em 2013 assumiu a Presidência da Federação, com mandato até 2016.

Cenário do Transporte - A estrutura sindical do transporte no Paraná é adequada para representar os principais polos de Transporte de Cargas?

Sérgio Malucelli - Não. É necessário um realinhamento de bases territoriais no Paraná. Por ser uma estrutura antiga, ainda existem regiões que precisam de alteração na representação, por conta da distância do sindicato a qual pertence. As regiões não estão devidamente representadas e um realinhamento das bases é importante para a eficácia na representação e atendimento ao transportador.

P - Na sua opinião, existe convergência entre o sistema sindical do segmento de Transporte de Cargas e associações como a ABTC, ABTI e NTC, entre outras? Elas se completam?

R - Fazemos o possível para que haja convergência. Não raras vezes as associações têm entendimentos diferentes sobre determinados temas. É exatamente isso que resulta em um debate, que não deixa de ser salutar. Quanto mais debates tivermos, melhores soluções teremos para o setor de transportes.

P - Quais foram as principais conquistas da FETRANSPAR ao longo de sua existência?

R - A FETRANSPAR é a mais nova entidade patronal representativa do setor produtivo no Paraná. Nesses 21 anos de atuação conseguimos ocupar todos os cargos onde tem representação no Governo Estadual. Dessa forma somos ouvidos e levamos as reivindicações de nossos transportadores ao governo, conquistando bons resultados. Alguns exemplos dessas conquistas são: a manutenção das alíquotas de ICMS para os transportadores de cargas; a manutenção na alíquota de IPVA para caminhões nos últimos anos; a criação da Lei Leprevost, que pune o receptador de cargas roubadas; e, mais recentemente, a criação da Delegacia de Furtos e Roubos de Cargas, que era a uma reivindicação antiga do setor, conquistada por meio da FETRANSPAR e demais sindicatos das empresas de transportes de cargas do Paraná.

P - Quais são as perspectivas de crescimento do Transporte Rodoviário de Cargas no Paraná?

R - Analisando o cenário econômico atual, as perspectivas em nosso Estado não são boas. Enfrentamos as mesmas dificuldades de outros estados. No entanto, no Paraná predomina o agronegócio, e registramos uma safra além das expectativas, por isso acredito que o transportador paranaense sofrerá menos e, quem sabe, ultrapasse a crise com menos dificuldades.

P - Quais são os desafios a serem enfrentados pelos Transportadores do Paraná nos próximos anos?

R - Começamos o ano de 2016 com dados econômicos indesejáveis. Com uma inflação que representa o maior índice em 13 anos. Registramos um crescimento industrial "zero" e um dos mais elevados juros do mundo. O processo de desindustrialização do país afetou o Paraná e os setores produtivos, dentre eles o TRC. O setor de transporte de cargas continua a insistir na recuperação de nossas rodovias, cobrando do governo investimentos em infraestrutura no Estado.
Nosso objetivo nos próximos anos é manter a união do TRC, pois isso fortalece o setor. Além disso, o transportador deve planejar, agir com cautela e traçar metas.

P - O governo do Paraná ouve a Federação quando os temas dizem respeito ao setor?

R - Sim. A FETRANSPAR faz parte do G7 – grupo que reúne as entidades do setor produtivo paranaense. Uma vez por mês o G7 se reúne e todos os setores são ouvidos pelo Governo do Estado. Levamos ao

governo nossos anseios na área tributária, além de ajuste fiscal e melhorias na infraestrutura, entre outas reivindicações dos transportadores de cargas paranaenses.

"A FETRANSPAR faz parte do G7 – grupo que reúne as entidades do setor produtivo paranaense. Uma vez por mês o G7 se reúne e todos os setores são ouvidos pelo Governo do Estado"

P - Qual a expressão do Transporte Internacional em seu Estado, sobretudo na tríplice fronteira, em Foz do Iguaçu?

R - É bastante expressivo, pois o Paraná faz fronteira com dois países, a Argentina e o Paraguai. Nossa maior preocupação é desburocratizar. Ainda enfrentamos entraves burocráticos que poderiam ser melhorados. Lidamos com uma legislação antiga para o transporte rodoviário internacional. Além disso, temos uma grande preocupação com o roubo de cargas. O sistema de segurança pública, envolvendo as polícias Civil e Militar, tem dado uma atenção especial. Como sugestão da FETRANSPAR, o governo estadual criou o Batalhão de Fronteira para combater o furto e roubo de cargas na região. Também contamos com o Sindicato das Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas de Foz do Iguaçu (SINDIFOZ) que atua em perfeita harmonia com os órgãos públicos.

P - O segmento de Transporte tem a expressão política necessária para dar curso de seus interesses no Congresso Nacional? Sua Federação atua em nível nacional?

R - Essa é a grande falha que eu vejo no TRC nacional. Nossos representantes muitas vezes não são legítimos. Precisamos criar uma base parlamentar forte que represente o setor. A NTC já criou um comitê político com essa visão de futuro. A FETRANSPAR participa ativamente dessas decisões e está sempre em Brasília representando os transportadores paranaenses.

P - O que o levou a se tornar empresário do transporte, tendo em vista sua destacada carreira como militar?

R - Durante a minha carreira militar, fui comandante do Batalhão da Polícia Rodoviária Estadual. Na época fiz um plano especial para o TRC, focado no combate ao furto e roubo de cargas. Assim começou minha aproximação com o setor. Quando fui para reserva, os transportadores me procuraram. Participei de uma empresa de transporte do grupo JMalucelli. Mais tarde atuei como executivo do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas no Estado do Paraná (SETCEPAR) e depois como executivo da FETRANSPAR. Hoje sou presidente da Federação, com muita honra e respeito. A minha gestão é focada no trabalho conjunto, em parceria com todos os sindicatos do setor no Paraná, a fim de garantir que o TRC seja atendido em todas as regiões do estado.

A Inaplicabilidade da Multa por Atrasos Justificados no Trânsito Aduaneiro

Temos visto, não raramente, a aplicação de multa a transportadores, por atrasos injustificados no Regime Aduaneiro Especial de Trânsito Aduaneiro.

A Receita Federal do Brasil sustenta a higidez da penalidade aplicada, vez que as empresas somente comunicam seus eventuais problemas depois da conclusão do trânsito aduaneiro, deixando de comunicar a interrupção do trânsito tempestivamente à fiscalização aduaneira, em desacordo com o previsto no art. 60 da Instrução Normativa nº. 248/02, da Secretaria da Receita Federal do Brasil.

A multa aplicada pela Receita Federal do Brasil em desfavor dos transportadores está prevista no art. 107, inciso VIII, alínea 'c', do Decreto-Lei nº. 37/66, com a redação que lhe foi dada pela Lei nº. 10.833/03, nos seguintes termos:

Art. 107. Aplicam-se ainda as seguintes multas:
(...)
VIII – de R$ 500,00 (quinhentos reais):
(...)
c) por dia de atraso ou fração, no caso de veículo que, em operação de trânsito aduaneiro, chegar ao destino fora do prazo estabelecido, sem motivo justificado;

O mesmo dispositivo encontra-se replicado no art. 725, inciso VIII, alínea 'c', do Decreto nº. 6.759/09 (Regulamento Aduaneiro).

Da análise da norma punitiva, percebe-se que a multa é aplicável apenas nos casos em que o veículo em operação de trânsito aduaneiro chega à unidade de destino fora do prazo, sem motivo justificado.

Contrário sensu, nas hipóteses em que o atraso ocorrer por um motivo justificado, é inviável a aplicação da penalidade.

> *"a norma pune apenas o atraso sem motivo justificado, e não o atraso com motivo justificado, mas cuja justificativa foi apresentada à fiscalização após a conclusão do trânsito aduaneiro"*

Importante destacar que a norma punitiva prevê aplicação de multa por atraso injustificado do veículo em operação de trânsito aduaneiro, e não pelo fato de o transportador deixar de comunicar à fiscalização aduaneira, antes da conclusão do procedimento, a interrupção do trânsito.

Diante disso, mesmo que, com base no art. 60 da Instrução Normativa nº. 248/02, da Secretaria da Receita Federal do Brasil, se entenda que o transportador deve comunicar o problema à fiscalização aduaneira antes da chegada do veículo na unidade de destino, tal circunstância não é suficiente para legitimar a aplicação da multa acaso seja motivo justificado para o descumprimento do prazo.

Significa dizer que: a norma pune apenas o atraso sem motivo justificado, e não o atraso com motivo justificado, mas cuja justificativa foi apresentada à fiscalização após a conclusão do trânsito aduaneiro.

Portanto, havendo motivo justificado para o atraso, é inviável a aplicação da penalidade, conforme previsão expressa contida na parte final do art. 107, inciso VIII, alínea 'c', do Decreto-Lei nº. 37/66, o que legitima todos os transportadores a contestar eventual exação indevida.

Tadeu Moreira Campelo Filho
OAB/RS 65.853

Novo Accelo 1316 com 3º eixo de fábrica.
O caminhão que mais se encaixa no dia a dia da cidade.

A versatilidade de um caminhão leve com a capacidade de carga de um caminhão médio.

Uma marca do Grupo Daimler.

As ruas pediram, e a Mercedes-Benz ouviu. Conheça o novo Accelo 1316, agora com 3º eixo de fábrica. Vá até um de nossos concessionários, conheça de perto o novo Accelo 1316 e a nossa variada oferta de serviços.

www.mercedes-benz.com.br | CRC: 0800 970 9090

MercedesBenzCaminhoes

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

Na cidade somos todos pedestres.

Mercedes-Benz
A marca que todo mundo confia.

Ministério da Agricultura muda a fiscalização de embalagens

Entrou em vigor a partir de fevereiro a Instrução Normativa do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento MAPA n° 32, que estabelece procedimentos sobre inspeção, tratamento e liberação de embalagens, suportes ou peças, todos de madeira em bruto, mediante critérios baseados no gerenciamento de risco. As medidas poderão contribuir na redução do tempo de liberação das mercadorias nos pontos de ingresso ao país, garantindo assim eficiência no controle com diminuição do tempo logístico.

O novo procedimento visa reduzir o risco de disseminação de pragas no país. A Instrução Normativa especifica que as embalagens de madeira deverão sofrer a secagem em estufa, o tratamento térmico via aquecimento dielétrico com uso de micro-ondas ou a fumigação com brometo de metila, sendo válida para as embalagens e suportes de madeira ou peças de madeira que não sofreram processamento suficiente para remover ou eliminar pragas, como caixas, caixotes, madeiras de estiva e de arrumação, entre outros.

As orientações são válidas também para as embalagens e suportes de madeira submetidos ou utilizados em reciclagem, refabricação, reparo, conserto, recuperação ou remontagem. A medida se aplica, ainda, às mercadorias estrangeiras em trânsito pelo território nacional, quando os contentores ou unidades de carga não ofereçam total segurança fitossanitária.

O transportador, assim como o administrador da área sob controle aduaneiro ou o operador portuário, são corresponsáveis por prestar as informações a fiscalização federal agropecuária, de forma a observar o disposto nesta Instrução Normativa.

O transportador deve ficar atento ao fato de que é responsabilidade do exportador atender às exigências dos países importadores quanto ao uso de embalagens e suportes de madeira destinados ao acondicionamento de mercadorias no trânsito internacional.

Segundo a IN 32, nas exportações para os países que internalizaram a NIMF 15, as embalagens e suportes de madeira devem receber tratamento realizado por empresa autorizada pelo MAPA e serem identificados com a marca IPPC, conforme o disposto nesta Instrução Normativa.

Já no caso de mercadorias importadas, de qualquer natureza, que estejam acondicionadas em embalagens e suportes de madeira em bruto, somente poderão ser internalizadas em áreas sob controle aduaneiro e que sejam atendidas pela fiscalização federal agropecuária do MAPA.

O artigo 23 da IN destaca que o importador deve declarar a presença de embalagem ou suporte de madeira, em bruto, à fiscalização federal agropecuária, na forma definida pelo MAPA, independente da natureza da mercadoria a ser importada. Por fim, cabe ressaltar que, segundo o artigo 32 da IN, não será autorizada a importação de mercadoria contendo embalagens ou suportes de madeira se constatada a presença de praga quarentenária viva ou de sinais de infestação ativa de praga.

Brasil passa a empregar brometo de metila em tratamento fitossanitário

O IBAMA e a ANVISA publicaram a Instrução Normativa Conjunta Nº 2 que autoriza o uso de brometo de metila no Brasil exclusivamente em tratamento fitossanitário com fins quarentenários nas operações de importação e de exportação. Segundo a IN, nas operações de importação, o uso de brometo de metila em tratamento fitossanitário com fins quarentenários de vegetais, produtos vegetais ou produtos de origem vegetal, madeira e seus subprodutos, e de embalagens e suportes de madeira será prescrito e autorizado pelo MAPA, nos casos de interceptação de pragas quarentenárias vivas ou pragas não quarentenárias regulamentadas ou sinais de infestação ativa de pragas, ainda que não identificadas, para eliminar risco iminente de introdução e disseminação de pragas no país.

Todavia a IN recomenda que, sempre que possível e tecnicamente suportado, deve-se optar por tratamentos alternativos em substituição ao brometo de metila.

A Instrução especifica a dosagem a ser aplicada para mitigar o risco fitossanitário de introdução e disseminação de praga, bem como estabelece as condições de temperatura de seu emprego.

Segundo o artigo 5º da IN, nas operações de exportação, o uso de brometo de metila em tratamento fitossanitário com fins quarentenários será autorizado pelo MAPA exclusivamente para atendimento de requisito fitossanitário estabelecido pela ONPF do país importador, inclusive quanto às dosagens.

As operações de fumigação com brometo de metila só poderão ser realizadas por empresa prestadora de serviço na aplicação de agrotóxicos devidamente credenciadas, em área sob controle aduaneiro e atendida por Unidades do Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional - VIGIAGRO do MAPA, observadas as condições estabelecidas em norma específica para a realização do tratamento fitossanitário com fins quarentenários.

O artigo 9º estabelece que as operações de fumigação definidas na Instrução Normativa Conjunta deverão ser realizadas mediante a utilização de câmaras herméticas, de equipamentos e segundo procedimentos técnicos que eliminem o risco de fuga ou vazamento do gás.

DEBRITO SUL

NA PLANALTO, QUEM É ESTUDANTE FICA CONECTADO A DESCONTOS E VANTAGENS.

- Ponto de energia no serviço executivo
- Descontos e vantagens exclusivos
- Conectividade, conforto e segurança
- Entretenimento, DVD e internet wi-fi

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

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

Planalto

*Promoção não cumulativa

B13 comunicação

avacorp®

Fazendo Muito Mais
Com Menor Custo

SISTEMA DE
GESTÃO PARA
TRANSPORTES
E LOGÍSTICA

Conheça o novo AvaCorp i, um software de gestão com diferencial entre os ERP no mercado: Inteligência.
O AvaCorp i trabalha 24h para monitorar seus negócios, apontando deficiências gerenciais para a controladoria e atribuindo inteligência indutiva nas tomadas de decisões. Com um investimento de 9 milhões de reais para 2016 e 2017, o novo produto ganha inteligência e inovação fazendo mais pela sua empresa.

Tenha sua empresa na palma da mão, em tempo real e acesse os dados de onde estiver, podendo ser acessado em Smart Tvs, Tablets e Smartphones.

avacon®
TECHNOLOGY

Av. Farroupilha, 8001 - Prédio 16 - Andar 03
ULBRATECH | Canoas | RS | CEP 92.425-900 | Fone: 51 3066.0011
avaconsa.com.br

Mercosul chega aos 25 anos

O Tratado de Assunção, assinado em 26 de março de 1991 por Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, criou o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL).

O objetivo principal do bloco é a integração dos Estados Partes por meio da livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos, do estabelecimento de uma Tarifa Externa Comum, da adoção de uma política comercial comum, da coordenação de políticas macroeconômicas e setoriais, e da harmonização de legislações nas áreas pertinentes.

O Mercosul tem por objetivo não apenas o aumento do comércio intrazona, mas também o estímulo ao intercâmbio com outros parceiros comerciais. São Estados Associados do Mercosul a Bolívia, Chile, Peru, Colômbia e o Equador. Guiana e Suriname tornaram-se Estados Associados em 2013.

Em 2012, o bloco passou pela primeira ampliação desde sua criação, com o ingresso definitivo da Venezuela como Estado Parte. No mesmo ano, foi assinado o Protocolo de Adesão da Bolívia ao Mercosul, que, uma vez ratificado pelos congressos dos Estados Partes, fará do país andino o sexto membro pleno do bloco.

Os países que compõem o bloco somam um PIB de US$ 3,2 trilhões, o que representaria a posição de quinta economia mundial se fosse considerado como um único país (Fonte: World Economic Outlook Database - FMI).

O Mercosul é também uma potência agrícola que se destaca na produção das cinco principais culturas alimentares globais (trigo, milho, soja, açúcar e arroz). É o maior exportador líquido mundial de açúcar, o maior produtor e exportador mundial de soja, 1º produtor e 2º maior exportador mundial de carne bovina, o 4º produtor mundial de vinho, o 9º produtor mundial de arroz, além de ser grande produtor e importador de trigo e milho.

Países	Extensão territorial*	População**
	2.791.810 km²	40,57
	8.502.728 km²	194,93
	406.750 km²	6,53
	176.220 km²	3,37
	912.050 km²	29,77
TOTAL	12.789.558 km²	275,17

**Fonte: IBGE países (http://www.ibge.gov.br/paisesat/main.php)*
*** Fonte: FMI (http://www.imf.org/external/index.htm)*

Os blocos econômicos

A busca por expansão do mercado consumidor tem levado as nações a integrar blocos econômicos que flexibilizem as relações comerciais em escala internacional. Os acordos têm o propósito de estabelecer tratados para uniformizar as ações fiscais em termos de diminuição ou isenção de impostos sobre as mercadorias e os serviços comercializados entre os países membros.

Os blocos econômicos não se resumem apenas à redução ou abolição de tarifas alfandegárias, podendo proporcionar a livre circulação de pessoas entre os países membros de um determinado bloco.

Algumas características dos blocos econômicos conferem aspectos específicos, tais como:

Zona de livre comércio – acordos comerciais de redução ou eliminação das tarifas alfandegárias entre os países membros do bloco. Exemplo: Acordo de Livre Comércio da América do Norte (NAFTA).

União aduaneira – além de reduzir ou eliminar as tarifas comercias entre os países integrantes do bloco, regulamenta o comércio com as nações que não pertencem ao bloco através da TEC (Tarifa Externa Comum). Exemplo: Mercosul.

Mercado comum – proporciona ainda a livre circulação de capitais, serviços e pessoas no interior do bloco. Exemplo: União Europeia.

União econômica e monetária – é uma evolução do mercado comum. Os países adotam a mesma política de desenvolvimento e uma moeda única. É o atual estágio da União Europeia.

Principais blocos econômicos

APEC – Cooperação Econômica da Ásia e do Pacífico.
ASEAN – Associação das Nações do Sudeste Asiático.
CARICOM – Mercado Comum e Comunidade do Caribe.
CEI – Comunidade dos Estados Independentes.
CAN – Comunidade Andina.
MCA – Mercado Comum Árabe.
MERCOSUL – Mercado Comum do Sul.
NAFTA – Acordo de Livre Comércio da América do Norte.
SADC – Comunidade da África Meridional para o Desenvolvimento.
UE – União Europeia.
TPP – Parceria Transpacífico.

O bloco econômico e a política externa do Brasil

Na avaliação do professor André Luiz Reis da Silva, doutor em Ciência Política, o Mercosul é um dos grandes projetos de Estado do Brasil. Desde a sua criação, mesmo passando por dificuldades, algumas ainda persistentes (como a questão das assimetrias e as diferenças na concepção do bloco), o Mercosul alcançou muitos êxitos, como a criação de uma zona de paz e cooperação no Cone Sul; a ampliação do comércio intrazonal e o fortalecimento da ideia de América do Sul. Segundo ele o Mercosul já passou por várias fases, avanços e dificuldades. Ele serviu como um ponto de resistência à proposta norte-americana de integração das Américas (ALCA).

A compreensão é de que para a política externa brasileira o Mercosul conseguiu articular um espaço regional conquistando o interesse de outros blocos econômicos e países, transformando-se num interlocutor respeitado tanto nos fóruns multilaterais, quanto nos acordos bilaterais. Esta condição tem proporcionado possibilidades de cooperação com os mais diversos blocos e países, e o estabelecimento de parcerias estratégicas.

O professor da UFRGS entende que o Mercosul também é um espaço estratégico para a diplomacia brasileira, além de potencializar o país, de modo especial na área industrial. André Silva analisa que o grande desafio do Brasil na atualidade é combinar as duas agendas (regional e global), recalibrando interesses e prioridades, na medida em que não é possível uma agenda global sem uma forte presença regional.

Do ponto de vista comercial, Silva classifica o Mercosul como uma união aduaneira imperfeita, devido à restrição de circulação de vários produtos, cotas e listas de exceção. Para ele, é preciso avançar para a construção de marcos regulatórios comuns em

vários campos, como social, previdenciário e trabalhista. "Um bloco com as ambições do Mercosul não pode ficar restrito à questão comercial, precisa avançar em todas as áreas, inclusive na cooperação em defesa militar e na integração em infraestrutura e energia" completa o professor.

O Mercosul e a integração sul-americana são bases da política externa brasileira, criando um espaço para um exercício de liderança regional e para credenciar o Brasil para uma atuação mais encorpada em fóruns globais. Sendo assim, o país não trilha um caminho solitário, desvencilhando-se dos vizinhos para alcançar acordos bilaterais fora do continente. A razão para tal postura é evitar a perda de importantes mercados para produtos industriais do Brasil, bem como abrir ainda mais a região para competidores extrarregionais.

Especialistas entendem que o Brasil é o mais prejudicado no bloco, no entanto é comum em coalizões regionais que os Estados mais poderosos sejam os proponentes de iniciativas de integração, tal como ocorre na União Europeia, onde Alemanha e França concedem algumas vantagens mais tangíveis ou imediatas aos parceiros menores, de forma a ampliar a atratividade da participação no bloco em questão.

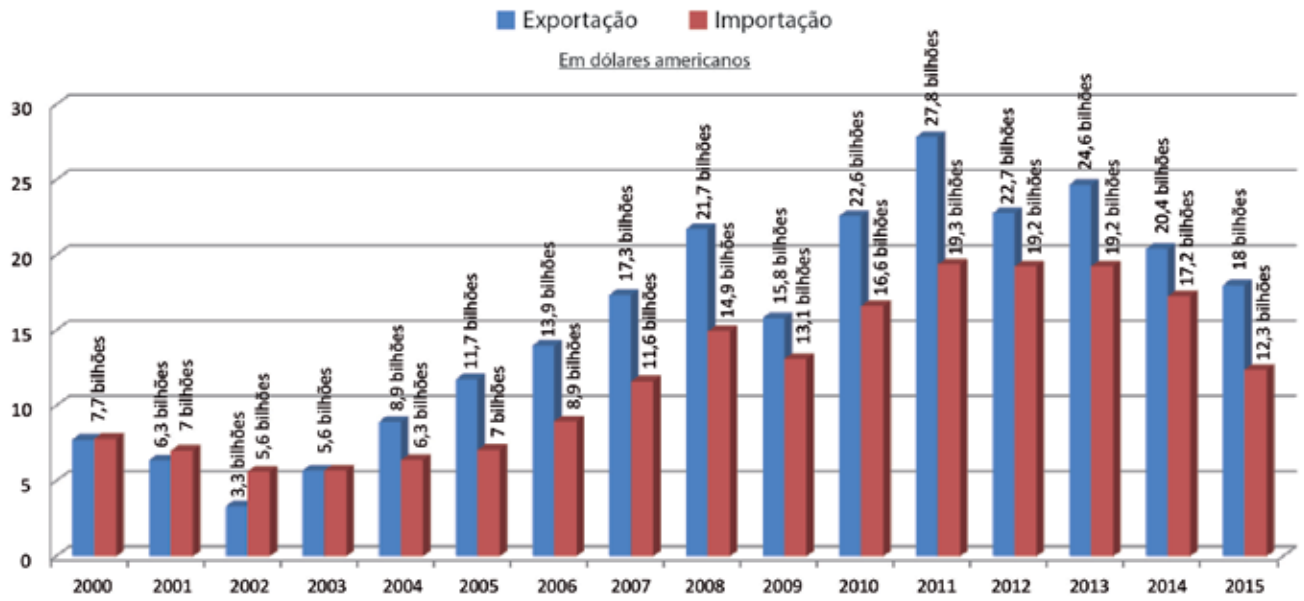
As vantagens concedidas aos países menores, em um processo de integração econômica, são geralmente explicadas pelo fato de as economias desses países carecerem do grau de competitividade das empresas dos países maiores, as quais normalmente operam em uma escala bem maior e conseguem explorar oportunidades mais rapidamente do que suas congêneres.

No caso do Mercosul, observa-se que os principais ganhos políticos só poderiam ser obtidos pelo Brasil, o único que pode se alçar à condição de player global. Se exitoso o processo de integração, as empresas brasileiras serão as mais favorecidas. Isso explica porque o principal interessado no Mercosul tenha disposição para arcar com os seus custos, com vistas a suavizar as assimetrias regionais e promover o crescimento econômico intrabloco. Uruguaios, paraguaios, venezuelanos e argentinos participam do bloco econômico buscando vantagens materiais em contrapartida.

Outras análises sustentam que o Mercosul tem dificultado a negociação de acordos comerciais com outros países ou blocos, em virtude da suposta baixa disposição de alguns membros em estreitar as relações com outros países. Esta situação estabelece um dilema para o Brasil. Mesmo que um eventual acordo entre o Brasil e a União Europeia seja mais abrangente em termos de conteúdo, provavelmente seus termos serão mais desiguais do que os de um acordo entre blocos. O poder de barganha do Brasil sempre será maior, quando esta atuação for em bloco.

Placas dos veículos serão padronizadas no Mercosul

Negócios do Brasil no Mercosul



Fonte: Ministério do Desenvolvimento da Indústria e Comércio

Os 25 anos do Mercosul devem ser avaliados ao mesmo tempo sob a ótica política e econômica, observando suas sinergias. Ainda que a dimensão econômica do Mercosul acabe consolidando-se como termômetro do sucesso do bloco, devido à facilidade de se mensurarem volumes e valores de seus fluxos comerciais, é necessário compreender que todo acordo econômico é precedido de algum tipo de entendimento político, para mitigar as divergências inerentes ao processo de integração. Por esse motivo, a dimensão política da integração no Mercosul assume um papel relevante. À medida que suas instituições se consolidam como fóruns de integração e solução de conflitos, nas mais variadas áreas de seus respectivos governos, criam-se oportunidades tanto para reduzir os custos como para aumentar os ganhos da integração entre seus países-membros.

PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS *(Jan-Fev-2016)*

1. Automóveis com motor explosão, 1500<cm3<=3000,até 6 passageiros
2. Óleos brutos de petróleo
3. Automóveis com motor explosão, 1000<cm3<=1500,até 6 passageiros
4. Outros veículos automóveis com motor explosão, carga<=5t
5. Chassis com motor diesel e cabina, 5t<carga<=20t
6. Tratores rodoviários para semirreboques
7. Chassis com motor para veículos automóveis transporte de pessoas >=10
8. Outros pneus novos para ônibus ou caminhões
9. Alumina calcinada
10. Adubos ou fertilizantes com nitrogênio, fósforo e potássio

PRINCIPAIS PRODUTOS IMPORTADOS *(Jan-Fev-2016)*

1. Outros veículos automóveis com motor diesel, para carga <=5t
2. Outros trigos e misturas de trigo com centeio, exc. para semeaduras
3. Malte não torrado, inteiro ou partido
4. Automóveis com motor explosão, 1500<cm3<=3000, até 6 passageiros
5. Outros alhos frescos ou refrigerados
6. Automóveis com motor diesel, cm3>2500, superior a 6 passageiros
7. Outras caixas de marchas
8. Batatas preparadas ou conservadas, congeladas
9. Soja, mesmo triturada, exceto para semeadura
10. Carnes desossadas de bovino, frescas ou refrigeradas

"O Mercosul precisa de mais iniciativa privada, empreendedorismo"

Alberto Pfeifer é mestre em Economia e Relações Internacionais, e doutor em Geografia. O professor da USP também é conselheiro de Comércio Exterior (Coscex) da FIESP e membro do Conselho da Câmara de Comércio Argentino – Brasileira de São Paulo. Pfeifer é um especialista em Relações Internacionais e Comércio Exterior. Ele revela otimismo quanto ao futuro do Mercosul e neste balanço destes 25 anos do bloco, considera que o resultado foi bastante positivo, mesmo que com percalços.

P- *Em que medida o Mercosul contribuiu para aproximar Brasil e Argentina?*
R-Contribuiu muito. Até a década de 70, no século passado, as relações entre os dois países eram de distanciamento, de conflito, até militar. Tínhamos fronteiras de divergência. O uso das águas da Bacia do Prata estabeleceu uma aproximação dos dois países e promoveu uma revisão de posições cujo ponto culminante foi o Tratado de Assunção, em 1991.

P-*Existem muitas opiniões pessimistas quanto ao futuro do bloco. Há motivos para tanto?*
R-Eu vejo com otimismo o futuro do Mercosul. É muito difícil piorar ainda mais. Houve uma politização que prejudicou o bloco, e a Venezuela é o caso mais emblemático desse contexto. Nos últimos anos saímos de um pragmatismo comercial virtuoso, que havia estruturado o Mercosul, para uma politização danosa à proposta do bloco. Mas isso já está passando.

P-*Diz-se que a união aduaneira entre os países do bloco é "imperfeita", denotando resistências para a atuação em bloco, mesmo passados 25 anos. Será possível corrigir este defeito nos próximos anos?*
R-Concordo que se trata de uma união imperfeita, mas era a possível quando da criação do bloco. Existem outros aspectos importantes, como a tarifa externa comum. Na verdade falta um planejamento estratégico para estes temas, falta uma revisão crítica e técnica. O bloco precisa definir uma plataforma econômica e uma base industrial comum, sobre a qual vai se conduzir nas relações internas e externas.

P-*Causou surpresa a criação da Parceria Transpacífica, com a presença de economias fortes como os EUA e Japão, e a adesão de vizinhos do Mercosul. A TPP é uma ameaça ao nosso bloco?*
R-Penso que a TPP é tão maior que não compete conosco. Falta governança para o Mercosul. Estivemos embasando nossas ações com base em tendências ideologizadas, dentro de uma visão geopolítica. O fato da Parceria Transpacífica atrair países vizinhos do Mercosul não é uma afronta e sim uma oportunidade para novos arranjos políticos, aos quais nosso bloco deve se atrelar. Os membros da TPP podem comprar nossos produtos.

P-*Um dos problemas apontados ao Mercosul é a falta de acordos com outros blocos. Por que isso acontece?*
R-Isso ocorre por determinação política interna. O isolacionismo econômico argentino, que foi segregado no cenário internacional, somado às políticas brasileiras de buscar acordos multilaterais para seus produtos primários, provocaram um prejuízo à hipótese de se atuar em bloco com outros mercados.

P-*A China é uma ameaça à estabilidade do mercado interno do Mercosul?*
R-A presença da China e seus produtos já está consolidada no Brasil e no Mercosul. Ademais ela continuará sendo o grande consumidor dos produtos agrícolas do bloco. Além disso, a China apoiou a Argentina nos dois últimos anos, fazendo muitos investimentos neste país. A ameaça da China está diluída e é mais um ingrediente de redinamização do bloco.

P-*Quais são os maiores desafios do bloco, na luta por um futuro auspicioso?*
R-Exceto a Venezuela por razões geográficas, os demais participantes do bloco devem ampliar sua integração como países do Prata, pelo aspecto energético e logístico. Porém é preciso dotar o bloco de uma governança própria, com autonomia de seus membros, para pensar de forma estratégica. É necessário também mais empreendedorismo, mais iniciativa privada, mais sociedade civil, enfim, mais ativismo. Nosso futuro será melhor quando todo o aparato produtivo estiver envolvido.

O Subgrupo de Trabalho-5 debate o Transporte no bloco econômico

O Mercosul tem um organograma muito grande, observando diversas instâncias de interlocução. Existem reuniões de ministros, comissões, fóruns e grupos. No Grupo Mercado Comum, uma das divisões de atuação são os Subgrupos de Trabalho, onde são discutidos temas específicos. Ao todo, são 17 subgrupos. O Subgrupo de Transporte é o de nº 5.

As reuniões do SGT-5 ocorrem duas vezes por ano, desde a criação do Mercosul. Nesses encontros são debatidos temas como o transporte de produtos perigosos, seguros, multas, identificação eletrônica de veículos, pesos e dimensões de veículos de transporte por rodovia, estabelecimento de tolerâncias na medição de peso por eixo e peso bruto total nos veículos de transporte por rodovia, entre outros.

As discussões são voltadas para a harmonização dos procedimentos do transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros entre os países membros, além da agilização e facilitação dos procedimentos em pontos de fronteira.

A ABTI, assim como outras entidades privadas dos demais países do Mercosul, acompanha regularmente as reuniões do SGT-5 e faz o encaminhamento de proposições às plenárias destas reuniões.

Pela perspectiva do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas o Brasil é representado neste Subgrupo pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), através de sua Assessoria Técnica Internacional e da Coordenadoria de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas.

A última reunião do SGT-5 (nº49) ocorreu em Assunção do Paraguai, em novembro passado.

O objetivo é que no futuro não haja mais o transportador brasileiro, o transportador argentino ou uruguaio, aponta o diretor geral da ANTT

Marcelo Prado, diretor geral da ANTT, entende que os processos de integração econômica são realizados em etapas, à medida que se aprofundam as convergências e interações entre os países parceiros. Ao adotar o Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), o Mercosul padronizou as normas regulatórias de transporte, o que permitiu o livre tráfego de cargas entre seus países membros e a consequente facilitação nas transações comerciais.

Sem dúvida esse foi um grande avanço, mas as ambições do bloco econômico não devem parar por aí. Como diz sua própria alcunha, um mercado comum pressupõe a livre troca dos fatores de produção entre os países membros.

Prado sustenta que para avançar como mercado regional, o Mercosul tem como ambição natural a construção de um mercado de transporte regional único, no qual se permite a livre contratação de transporte entre os países e dentro destes. O objetivo é que no futuro não haja mais o transportador brasileiro, o transportador argentino ou uruguaio. Todos seremos transportadores do Mercosul, com uma identidade regional e não nacional.

"Essa é a evolução natural de todos os blocos regionais que desejam se tornar um mercado comum consolidado e livre. O caminho para chegar a esse nível de integração é difícil, mas os negociadores devem ter a consciência que os ganhos econômicos da integração sempre superam seus custos, principalmente em termos de eficiência e competitividade", acrescenta o diretor da ANTT.

Marcelo Prado, ao analisar o transporte hoje praticado no Mercosul, afirma que tem sido praxe nos processos de integração regional, os países diminuírem as barreiras tarifárias das mercadorias, mas aumentarem as barreiras não tarifárias, o que acaba anulando os ganhos comerciais negociados.

Marcelo Prado, diretor geral da ANTT

"Neste sentido, é importante que o TRIC seja um elemento que favoreça as trocas comerciais e não um empecilho, no qual, por meio de barreiras regulatórias de transporte, dificulte as trocas comerciais" explica ele.

O dirigente entende que é importante que se ampliem as convergências regulatórias entre os países membros, tanto no aspecto de tráfego quanto de trânsito. Do mesmo modo, os parâmetros de segurança no transporte de produtos perigosos devem ser padronizados, assim como as questões métricas. O caminho é o permanente diálogo e cooperação entre os envolvidos, com o apoio mútuo e a troca de expertise entre os órgãos técnicos.

Para Prado, o diálogo sobre transporte entre os parceiros regionais tem sido profícuo e construtivo, dentro das dificuldades naturais num processo de integração entre países com níveis de desenvolvimento e arcabouço institucional e político distintos. Ele entende que o processo de integração em transporte não deve ser analisado isoladamente, mas dentro de um contexto de integração mais amplo, que tem viés não apenas econômico, mas também social, cultural, político e democrático.

"O setor de transportes exerce um papel relevante em todas essas dimensões, servindo como ponte das trocas comerciais, mas também como gerador de empregos, como meio de padronizar os padrões de segurança viária e como integrador de culturas" sustenta o dirigente.

Prado é otimista quanto ao Mercosul: o futuro é promissor e deve ser visto com ambição. "A recuperação econômica da Argentina, a diminuição das barreiras ao comércio bilateral, a ampliação do acordo automotivo Brasil-Argentina, a estabilidade política no Paraguai, a negociação do Acordo Mercosul – União Europeia, tudo isso servirá como propulsão para uma maior integração de transportes na região. Vejo que nos próximos anos, o Mercosul retomará seu papel de protagonismo nas relações comerciais do Brasil", conclui ele.

Mais de 2.000 caminhões diariamente cruzam as fronteiras

O Mercosul trouxe crescimento e desenvolvimento ao transporte rodoviário internacional de cargas. "Foi o pontapé inicial ao cruze de mais de 2.000 caminhões diários. Algumas regiões evoluíram, sendo o comércio exterior uma das principais atividades econômicas das cidades fronteiriças" analisa Marco Antônio das Neves, coordenador de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – SUROC , da ANTT.

Marco Antônio das Neves, coordenador do TRIC na ANTT

Para ele, a integração estabelecida pelo transporte é inegavelmente um sucesso: "se comparados à União Europeia, entendo que caminhamos com passos mais fortes, com altos e baixos, claro. Talvez não seja na velocidade esperada pelo setor privado, mas continuamos avançando. A integração depende de muitos fatores, de um processo de maturação, de estabilidade econômica e política. Os estados membros são países jovens que estão cientes da necessidade de pertencer a um bloco, mas ainda sofrem com conflitos internos que dificultam uma integração verdadeira" pondera. Na sua opinião, o transporte contribui diretamente para a integração. Neves entende que o setor privado é muito ativo e representativo. Está sempre atento a qualquer mudança. Aponta situações críticas e elabora propostas de solução, além de participar das reuniões dos Organismos.

O coordenador da SUROC verifica que o Mercosul cresceu comercialmente a passos agigantados na primeira década do século. "Os transportadores necessitaram investir, inovar. Já nesta década, influenciado principalmente por questões regionais, percebeu-se uma queda nas operações, e por consequência, uma grande quantidade de veículos ociosos. É o ciclo econômico e operacional, com altos e baixos, que tendem a uma estabilidade", pondera ele.

Sobre os ganhos de produtividade e a melhoria da competitividade que o transporte de cargas agregou às mercadorias que circulam no bloco econômico, Marco Antônio das Neves entende que alguns elementos que apararam assimetrias legais cooperaram nesse sentido. Todos os ganhos na capacidade de carga possibilitaram otimizar a competitividade dos produtos. Alguns produtos se viram mais beneficiados que outros, como por exemplo os produtos leves ou os refrigerados. A altura em outros países aumentou, para chegar mais perto da altura máxima permitida no Brasil. Os semirreboques ganharam mais espaço também no cumprimento. Foi otimizado o peso máximo por eixo, sem que isso represente um prejuízo para a infraestrutura dos estados membros, descreve o coordenador, acrescentando que os procedimentos aduaneiros foram simplificados. "Os tempos nos recintos alfandegados estão em constante decrescimento - ainda está longe do desejado pelo setor privado - mas os governos estão focados em diminuir os custos logísticos, o que fará do bloco ser mais competitivo, conclui Neves.

O transportador como um elo frágil da integração

José Paulo Silveira, gerente de Transporte Internacional

Quando se faz referência a um bloco econômico, como o Mercosul, a ideia central é de que se trata de um processo de integração de mercados. Como em todas as situações do sistema produtivo, ao transporte cabe o papel de materializar esta união. A circunstância geográfica do Mercosul propicia ao modal rodoviário um protagonismo destacado. Porém, a despeito de sua importância, o transportador ainda encontra muitas dificuldades na sua função integradora de mercado.

José Paulo Silveira, gerente geral Transporte Internacional da TNT Mercúrio, e diretor da ABTI, entende que o transportador ainda é o elo mais frágil da corrente, é o segmento mais prejudicado na cadeia. "Quando as coisas saem da normalidade, são nossos caminhões que ficam parados, improdutivos, em qualquer situação, seja do despacho, seja do exportador ou mesmo do importador. Esta morosidade eleva os custos de transferência. No território nacional, por exemplo, um veículo roda mensalmente acima de 20 mil km. No internacional, este número não ultrapassa 6 ou 7 mil km por mês" constata o executivo.

Silveira também destaca que as normas de trânsito em rodovias também prejudicam muito o transportador. Segundo ele, não há ainda uma legislação clara que unifique estes procedimentos. Existe um alto nível de exigência, que nem sempre é reconhecido pelos órgãos de trânsito. São procedimentos regionais que se sobrepõem a uma legislação federal.

Observa-se também, que a cada dia aumenta a legislação, criando-se novas leis, novos artigos, novas regras que regulam o transporte, tornando-se num segmento cada vez mais complexo e caro de administrar.

O diretor da ABTI interpreta que o Mercosul é basicamente um projeto união aduaneira, mas junto com isso, vieram muitas situações que facilitaram um pouco os processos do transporte internacional, a exemplo da implantação do MIC/DTA e outros, que ao longo do tempo, foram evoluindo positivamente. "Mas, ainda temos muitas situações que poderiam envolver o transporte mais positivamente, pois o transportador é um dos intervenientes da logística, se não o mais importante deles, pois é o responsável pela transferência física da comercialização" acrescenta o gerente da TNT Mercúrio.

Do ponto de vista do mercado de transporte, Silveira entende que a integração dos processos de produção será cada vez mais gerenciada pelas multinacionais, crescendo mais o comércio intra-empresas. Para ele as grandes empresas é que determinarão, cada vez mais, como se formarão as cadeias de produção e comércio, onde, quando e como colocar ou deslocar a produção.

Mesmo queixando-se das dificuldades, o diretor da ABTI avalia que o Mercosul não tem volta, é um processo que veio para ficar. "O que ainda falta crescer é a consciência de bloco, que os integrantes não possuem. O tratado tem 25 anos e ainda muito que aprender, ainda é jovem e com um futuro brilhante", concluiu Silveira.

Motorista qualificado contribui para o resultado da empresa

Por Alessandro Moreto Oliboni

Os motoristas de caminhão são profissionais que aprenderam a dirigir na prática, através do conhecimento repassado de um para o outro. Do ponto de vista da técnica de condução, trata-se de experiência carregada de vícios, que precisam ser corrigidos através de um aperfeiçoamento. O que se verifica é que em geral as empresas não investem nesta qualificação, o que também se justifica pela resistência da parte dos motoristas. A maioria dos profissionais tem conhecimento de técnicas de condução ultrapassadas, incondizentes com os veículos mais modernos! Soma-se a isso, as dificuldades financeiras atuais levam as empresas a não apostar neste tipo de treinamento, que é um investimento importante não apenas para a segurança, mas também para a economia das operações de transporte, em muitos aspectos.

É muito importante dar condições para que o motorista realmente conheça o veiculo que ele opera. Após conhecer sua ferramenta de trabalho, será possível tratar seus vícios, que são, entre outros, aceleração sem necessidade e trocas excessivas de marcha. A tecnologia avançada dos caminhões evoluiu com o objetivo de facilitar a condução, tornar a viagem mais segura, menos cansativa e mais econômica para o transportador, contribuindo ainda, para o meio ambiente.

O treinamento de um motorista propicia ganhos muito expressivos, porque se economiza no conjunto, e não somente no diesel. Outro fundamento que não se mensura, é a qualidade de vida do profissional que dirige de forma inteligente. Um condutor qualificado alcança uma economia que gira sempre acima de 10%, em se tratando de combustível, mas se levarmos em conta os outros componentes mecânicos que podem ser poupados, como desgastes de freios, pneus, embreagens, (mesmo os automáticos), os ganhos são muito superiores.

Um condutor qualificado alcança uma economia que gira sempre acima de 10%, em se tratando de combustível, mas se levarmos em conta os outros componentes mecânicos que podem ser poupados, como desgastes de freios, pneus, embreagens, (mesmo os automáticos), os ganhos são muito superiores.

Os motoristas mais experientes são mais receptivos aos cursos de condução econômica, porém quando voltam para a estrada, tendem a manter a sua maneira de dirigir, pois acreditam que é a correta. É muito importante conscientizá-los da evolução tecnológica dos caminhões, para que se rompa este paradigma.

Dirigir de maneira econômica não implica em aumento do tempo de viagem. Antes pelo contrário, pois o condutor tem menos desgaste físico e mais segurança na operação do caminhão. Ele irá dirigir com mais atenção, com mais consciência e previsão, operando o veículo com mais sincronia.

No Centronor- Centro de Treinamento de Motoristas, em Vacaria/RS, oferecemos um curso de três dias, que entendemos ser um tempo adequado para qualificar o profissional em atividade. O importante é a continuidade e o acompanhamento da empresa no pós-treinamento, definindo metas. Assim se terá certeza que o motorista colocará em prática tudo que aprendeu, sem cair no esquecimento. O aprendizado é uma ação constante que precisa ser estimulada.

Entendo que ainda falta muito para termos a maioria dos condutores conscientes. Ainda há um longo caminho a se percorrer no que diz respeito ao aperfeiçoamento da forma de condução dos caminhões. Só assim o trânsito será mais seguro, além de contribuir com o meio ambiente. O empresário do Transporte não deve adiar os investimentos nesta área, pois um profissional qualificado contribui para os resultados da empresa.

Alessandro Moreto Oliboni (esq.)
Instrutor de Direção Econômica do Centronor

Transparaguay:

Tradição de 54 anos em transporte Brasil - Paraguai

A Transparaguay é uma empresa que nasceu pela percepção da oportunidade, em torno do crescimento do intercâmbio comercial entre Brasil e Paraguai, no início da década de 60 do século passado. Nas décadas anteriores o Paraguai era um país dependente das importações da Argentina, que era seu principal parceiro de negócios.

O crescimento da indústria brasileira a partir da metade do século passado gradativamente abriu mercado no país vizinho, aumentando a demanda por transporte. Era um período em que a ALALC – Associação Latinoamericana de Livre Comércio já regia e estimulava as relações entre as duas nações. A Família Quiñónez, de origem paraguaia, radicada em São Paulo desde os anos 50, enxergou a oportunidade, e fundou a Transparaguay em junho de 1962. O pioneirismo exigiu muito trabalho. Estradas em más condições, de chão batido, impunham por vezes viagens com duração de até 10 dias para vencer o percurso entre Ponta Grossa e Foz do Iguaçu, sobretudo em períodos de chuva.

Quando o caminhão chegava à fronteira, outro desafio era o "cruze", feito em balsas, no perigoso e desafiador Rio Paraná. A mercadoria descarregava em Porto Presidente Franco - Paraguay e novamente enfrentava mais 350 km de estradas de terra, até finalmente chegar a Assunção, a capital.

A inauguração da Ponte da Amizade, em 1967, unindo Foz do Iguaçu a Porto Presidente Stroessner, hoje Ciudad Del Este, e a conclusão da BR 277, conferiram uma nova dinâmica ao transporte. Se, por um lado o transporte começou a ser menos difícil, a burocracia ainda persiste como um desafio na fronteira.

Segundo Eulógio Quiñónez Ramirez, diretor da empresa, a implantação do Mercosul foi outro grande facilitador do comércio entre os países, pois normatizou as atividades. "Quando se fala a mesma linguagem (papéis) a negociação entre exportador e importador fica mais clara e ágil, e os negócios acontecem mais rapidamente" acrescenta ele.

O transporte é um mercado altamente competitivo, no qual o diferencial da Transparaguay é sua experiência de pioneiros, aliado à inovação e o dinamismo, advindos da segunda geração.

Com 54 anos, a empresa persiste familiar. É administrada pelos fundadores, juntamente com seus filhos, que deram à empresa a modernidade necessária.

A Transparaguay, além do transporte, presta assessoria, serviços de logística e tem profundo conhecimento do Paraguai e de seu mercado. "Estamos 100% focados no cliente e nas suas necessidades", destaca Quiñónez.

A longa experiência da transportadora rende desdobramentos em espaços que transcendem aos serviços prestados. Quiñónez atualmente também é presidente da Câmara e Comércio Brasil/Paraguai. A Câmara assessora as empresas quanto ao mercado paraguaio. Presentemente o foco mais destacado é

a orientação aos empresários interessados em se estabelecer no Paraguai e se beneficiar da Ley Maquila e da Ley 60/90 de incentivos fiscais.

Esta atividade é realizada em conjunto com a REDIEX, com o Conselho Executivo da Ley Maquila e órgãos do Ministério de Indústria e Comércio do Paraguay, e Consulado Geral do Paraguai, em São Paulo.

A Transparaguay mantém interface com a Associação Brasileira de Transportadores Internacionais desde a década de 80 do século passado, quando a sede era no Rio de Janeiro, sendo sócia mais recentemente.

Confiante no futuro do transporte e dos negócios entre Brasil e Paraguai, Quiñónez entende que num mundo globalizado como o de hoje, as transações comerciais entre os países não deixarão de existir, principalmente entre dois países tão próximos, fato que o leva antever períodos melhores de negócios, passado este ciclo de recessão e alta do dólar.

Estrutura da Empresa

Matriz: Osasco/SP
Filial e base operacional: Foz do Iguaçu/PR
Escritório comercial: Assunção/Paraguai
Frota: 90 veículos
Serviços: Cargas secas, frigoríficas e consolidadas; cargas especiais, mudanças, logística e armazenagem

Exportações garantem crescimento de 20% do Grupo Martins em 2015

A Martins Logística Internacional, que atua há quase 28 anos no comércio exterior, com serviços de importação, exportação, agenciamento de carga, armazenagem e distribuição, alcançou em 2015 o faturamento de R$ 110 milhões, cerca de 20% superior ao ano anterior.

O bom desempenho se deve em grande parte ao crescimento do movimento dos clientes das carteiras de exportação, que intensificaram as suas operações em decorrência da alta do dólar e da queda de demanda do mercado interno.

Segundo Lourival Martins, presidente do Grupo Martins, a carteira de clientes de exportação sempre foi historicamente muito menor do que a de importação. Isso começou a mudar já no início do ano passado. "Nossos clientes costumavam exportar um total de R$ 5 milhões, esse montante pulou para R$ 50 milhões em meados de 2015 e fechou dezembro em R$ 70 milhões", revela ele, que espera, a se manter este ritmo, que esse valor alcance R$ 100 milhões no final do primeiro semestre de 2016.

O incremento nas operações de exportação dos clientes representou 35% do faturamento total do Grupo. Lourival Martins viu, então, a oportunidade de montar uma área de agenciamento de carga, o único elo que faltava para fechar o ciclo da cadeia de serviços do comércio exterior. A área de agenciamento de cargas do Grupo já representa 20% do faturamento total.

Sem frustrar nenhum prognóstico, a Martins viu sua carteira de clientes de importação enxugar no ano passado, com queda de 22%.

O resultado positivo de 2015 e as previsões de que a crise econômica não é passageira, levam o Grupo Martins a apostar que este ano será das exportações. "Com o dólar ainda em alta, inflação e retração do consumo, a indústria nacional só tem a saída de ir buscar mercado lá fora", acredita Lourival Martins.

O Grupo Martins tem dois centros de distribuição, um em Poá e outro na Vila Maria, em São Paulo. A empresa tem uma frota própria de 100 veículos.

DiCanalli desbrava novas rotas no transporte internacional

Reafirmando uma tradição de buscar caminhos alternativos em situações de necessidade, a DiCanalli, de Passo Fundo/RS, empresa especializada em operações de transporte rodoviário de cargas de grandes dimensões, levou uma carga de equipamentos para construções de usinas de geração de energia elétrica de São Paulo até Alto de Maipu, na grande Santiago/Chile. Segundo Vanderlei Quadros, diretor Comercial da empresa, a interrupção da passagem entre Mendoza e a Cordilheira dos Andes, em decorrência da queda de uma ponte, determinou que a área de operações buscasse uma alternativa pelo Paso de San Francisco, na província de Catamarca, atravessando os Andes por estrada de chão batido, em condições adversas muito pouco utilizadas para veículos de carga. Segundo Quadros, até então nenhuma outra transportadora brasileira havia utilizado este itinerário para chegar ao Chile transportando cargas excedentes.

Rotas desbravadas em outras situações

Pioneira Fronteira Argentina x Chile no Paso Jama, via deserto do Atacama, na região norte da Argentina e Chile
Pioneira Fronteira da Argentina x Bolívia, através de Tartagal x Yacuiba
Pioneira Fronteira Brasil x Peru via rodovia transoceânica, na cidade de Assis Brasil/Acre

TSC TRANSULCRED Cooperativa de Crédito
A cooperativa de crédito do Transporte. Associe-se!
PORTO ALEGRE: Av. São Pedro, 1420 - sl 301 - Bairro São Geraldo - CEP: 90230-124 - Fone: (51) 3343.7567 - (51) 3343.7277
BENTO GONÇALVES: Rua Xingu, 920 - 2º andar - Bairro São Bento - CEP 95700-000 - Fone: (54) 3052.8152 | www.transulcred.coop.br
Filiada à CECRED

CNT divulga pesquisa sobre Perfil dos Caminhoneiros

A Confederação Nacional do Transporte divulgou, em fevereiro, a Pesquisa CNT Perfil dos Caminhoneiros 2016, com informações gerais sobre o profissional e a sua atividade. Foram entrevistados 1.066 caminhoneiros (autônomos e empregados de frota), de 4 a 14 de novembro de 2015.

A pesquisa revelou que a média de idade dos motoristas é de 44,3 anos e a renda mensal líquida média é de R$ 3,9 mil, sendo que caminhoneiros autônomos ganham R$ 4,1 mil e caminhoneiros empregados de frota, R$ 3,4 mil. Em média, os entrevistados estão na profissão há 18 anos.

A frota tem em torno de 13,9 anos (16,9 anos dos veículos dos autônomos e 7,5 anos dos veículos de frota). Os caminhoneiros rodam cerca de 10 mil km por mês e trabalham aproximadamente 11,3 horas por dia. 86,8% afirmam que houve queda da demanda por seus serviços em 2015. Desses, 74,1% alegam que o motivo foi a crise econômica. No total, 44,8% têm alguma dívida a vencer.

Sobre os entraves da profissão, 46,4% citam o custo do combustível e 40,1% relatam que o valor do frete não cobre as despesas. Outros pontos negativos são: perigo/insegurança (60,6%), o fato de ser uma profissão desgastante (34,9%) e o comprometimento do convívio familiar (32,1%). Em relação aos pontos positivos, eles destacaram a possibilidade de conhecer novas cidades/países (47,0%), a possibilidade de conhecer pessoas (33,0%) e o fato de a profissão ser desafiadora e aventureira (28,5%).

Júlio Fernandes/CNT/Divulgação

A maioria (88,4%) tem conhecimento sobre a Lei do Caminhoneiro, mas 34,7% não estão satisfeitos e não cumprem o tempo de descanso. Os caminhoneiros reclamam também das más condições de infraestrutura de apoio das rodovias.

Sobre a saúde, 44,6% procuram profissionais dessa área para prevenir doenças e 24,0% utilizam ou já utilizaram medicamento controlado. Desse total, 57,7%, remédios para hipertensão. 59,9% disseram consumir bebida alcoólica apenas aos finais de semana. 45,6% dos caminhoneiros receberam oferta de algum tipo de droga ou substâncias ilícitas. Do total de caminhoneiros entrevistados, 12,1% chegaram a experimentar.

A pesquisa mostra que o perfil do caminhoneiro brasileiro é formado por profissionais que têm, em média, 18 anos de profissão e mais de 44 anos de idade. A frota de veículos está envelhecida, especialmente a dos autônomos. O presidente da CNT, Clésio Andrade, afirma que a Confederação Nacional do Transporte defende a implantação do plano de renovação de frota, com incentivo a financiamentos e reciclagem. "A proposta está no Plano CNT de Recuperação Econômica, entregue à presidente Dilma Rousseff no final de 2015."

Os caminhoneiros têm renda mensal baixa e enfrentam problemas como o elevado preço do combustível, que impacta tanto o trabalho dos autônomos como as empresas transportadoras. Muitos caminhoneiros reclamam da Lei do Caminhoneiro e sentem falta de pontos de apoio para cumprir o que determina a legislação. "O caminhoneiro tem que lidar com as deficiências de infraestrutura nas rodovias do país, tanto pela má qualidade do pavimento e sinalização como pela ausência de pontos de parada adequados e suficientes."

"Com a realização dessa pesquisa, há um reforço na recomendação do aprimoramento nas campanhas de combate ao uso de drogas, direção segura, redução de acidentes e treinamento profissional", conclui Clésio Andrade.

A íntegra da pesquisa está disponível em www.cnt.org.br

Ford apresenta seis novos modelos da Linha 2017

São caminhões médios e pesados com transmissão automatizada

A Ford apresentou a sua nova linha Cargo 2017 de caminhões com inédita transmissão automatizada que permite trocas automáticas ou manuais. Chamados Torqshift, com 10 ou 16 marchas, conforme o modelo, os novos caminhões complementam o portfólio da marca, formado por 34 versões.

A nova linha é formada por seis modelos, com capacidade de 16 a 45 toneladas: Cargo 1723 Torqshift, Cargo 1723 Kolector Torqshift, Cargo 1729R Torqshift, Cargo 2429 Torqshift, Cargo 1729T Torqshift e Cargo 1933T Torqshift, estes dois últimos cavalos-mecânicos.

"A Ford manteve seus investimentos nas operações de caminhões mesmo diante do atual cenário de mercado do setor", disse João Pimentel, diretor da Ford Caminhões. "Em 2015 fomos a marca de caminhões que mais cresceu com o lançamento de produtos em segmentos especiais e acreditamos que a linha Torqshift mantém essa estratégia de mercado com caminhões que aumentam a produtividade e rentabilidade do transportador em vários tipos de aplicações, tendo como base o custo-benefício para o cliente, fator importante especialmente neste momento da economia."

Conforto, segurança e economia

Os novos caminhões reúnem o conforto, praticidade e segurança de uma transmissão automática no dia a dia do trânsito e nas rodovias com a funcionalidade de um câmbio manual para situações específicas.

Foi desenvolvida pela engenharia da Ford no Brasil com o fornecedor Eaton e conta com recursos avançados como trocas manuais, os modos Economia e Performance, função "Low", piloto automático inteligente, assistente de partida em rampa e indicador de marcha no painel para oferecer conforto e economia com excelente custo-benefício.

"Os novos modelos Cargo 2017 representam uma grande inovação de engenharia com a transmissão automatizada mais avançada do segmento", destaca João Pimentel. "É um lançamento importante que virá acompanhado de outros modelos sempre com soluções focadas na rentabilidade do frotista."

Mercedes-Benz inicia comemorações dos 60 anos de Brasil

Em 28 de setembro de 2016 a Mercedes-Benz completará 60 anos de atuação no país. A montadora alemã é a maior e mais tradicional fabricante de caminhões e ônibus da América Latina, sendo também a maior exportadora de veículos comerciais.

"Este será um ano muito especial para nossa Empresa, que responde pelo primeiro motor diesel, primeiro caminhão e primeiro ônibus fabricados no País", ressalta Philipp Schiemer, presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO América Latina. "Desde então, temos dado contribuição decisiva para a evolução dos veículos

comerciais e o desenvolvimento dos meios de transporte, bem como para o crescimento da indústria automobilística nacional. Isso é motivo de imenso orgulho e satisfação para a Empresa e para todos os seus colaboradores".

De acordo com Schiemer, ao longo desses 60 anos, a Mercedes-Benz sempre demonstrou sua crença no Brasil, mantendo investimentos mesmo em tempos de economia retraída, como a atual. "Continuamos acreditando no País e temos muito a contribuir para sua recuperação".

Com a instalação de um grande numeral "60" no topo do prédio central de sua fábrica de São Bernardo do Campo, SP, a Mercedes-Benz do Brasil dá início às comemorações.

A Empresa conta com unidades em São Bernardo do Campo e Campinas, no estado de São Paulo, e em Juiz de Fora, Minas Gerais. A fábrica do ABC paulista é também a maior da Daimler fora da Alemanha para produção de veículos comerciais da marca Mercedes-Benz, sendo a única da Companhia a reunir, num mesmo local, a produção de caminhões (Atego, Atron e Axor), chassis de ônibus urbanos e rodoviários e agregados (motores, câmbios, eixos e cabinas de caminhões). Os caminhões Accelo e Actros são fabricados na cidade de Juiz de Fora.

A unidade de Campinas abriga a linha de produtos remanufaturados da linha RENOV, bem como toda a estrutura de pós-venda, como Central de Peças, Central de Relacionamento com o Cliente e Treinamento, entre outras.

Em breve, a Empresa irá inaugurar sua fábrica de automóveis Mercedes-Benz em Iracemápolis, interior de São Paulo.

20º SIMERCO
Seminário Itinerante do Mercosul
Tema:
OEA - Operador Econômico Autorizado
AEO
Programa Brasileiro de OEA
13 de julho às 16h
Centro de Eventos Fiergs - Porto Alegre - RS
18ª Feira e Congresso de Transporte e Logística
TRANSPO SUL

Jovens Empresários definem ações para 2016

A Comissão de Jovens Empresários de Uruguaiana – ComJovem terá Gabriel Uhmann como coordenador no biênio 2016/17. No dia 15 de fevereiro a Comissão esteve reunida na sede da ABTI para debater seus objetivos para este ano e estabelecer um programa de atividades. Uhmann dirigiu-se aos colegas destacando as crescentes dificuldades que o transporte enfrenta. Segundo ele, as empresas estão sendo desafiadas a se tornar especialistas em custos. "Vamos desenvolver ações de melhoria que envolvam os motoristas, agregados e clientes. Precisamos estimular o trabalho colaborativo, desenvolvendo a nós mesmos e a nossos parceiros. Vamos ter uma agenda em comum com planos para hoje, amanhã e para depois de amanhã. Vamos enxergar distante", conclamou o coordenador.

Os jovens empresários da cidade estão determinados a criar indicadores de desempenho através da mensuração e do monitoramento da performance de cada um. A disposição é por um trabalho positivo que possibilite às pessoas o aprendizado, a corrigir os erros, melhorar e evoluir, através do diálogo. A ideia é de que as empresas se habituem a divulgar internamente os seus indicadores, promovendo uma melhoria contínua.

"Dentro das empresas, e trazendo para Comjovem, vamos trocar ideias. Vamos criar um Programa de Inovação para Gestores, valorizar o empresário, o gestor, motivando e renovando a capacidade empreendedora com base na inovação, troca de experiências, práticas e tecnologia" concluiu Uhmann.

O grupo também definiu iniciativas para o ano, tais como a retomada de práticas bem-sucedidas de gestões anteriores, o atendimento das metas do ComJovem nacional, que são de duas visitas técnicas e um artigo ao longo do período, a promoção de reuniões com o presidente Francisco Cardoso e com a gerente Gladys Vinci, além de ações de responsabilidade social e a criação de um grupo para visitas às empresas de transporte da região. Os jovens empresários também definiram temas para palestras (veja quadro).

Temas para palestras em 2016

E-social
Planejamento Estratégico
Dicção e Oratória
Sucessão Familiar - Conflitos e Soluções
Lei do Motorista nº 13.103/2015 – Visão atual
O seguro contra o roubo de cargas
Responsabilidade Civil do Transportador – Aspectos Jurídicos
Curso de Espanhol
Conhecimento Embarque
PEF: ANTT

INVESTIDORES COMJOVEM

Qbox SOLUÇÕES EM LOGÍSTICA INTERNACIONAL

TIPLER

HOFF

Horários das Operações Aduaneiras nas Principais Fronteiras

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

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

Fluxo do TRIC fevereiro 2016

Pontos de Fronteira	Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação mês anterior / mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos períodos 12 meses (atual / anteriores)		
Porto	Jan-Fev/15	Jan-Fev/16	Variação	Jan/16	Fev/16	Variação2	Fev/15	Fev/16	Variação3	Mar/15 Fev/16	Mar/14 Fev/15	Variação4
Itaqui - BR / Alvear - AR												
Importação	264	274	3,79%	112	162	44,64%	148	162	9,46%	1.466	1.917	-23,53%
Exportação	27	92	240,74%	52	40	-23,08%	10	40	300,00%	310	246	26,02%
Total	291	366	25,77%	164	202	23,17%	158	202	27,85%	1.776	2.163	-17,89%
S. Borja - BR / Stº Tomé - AR												
Importação	4.166	3.656	-12,24%	1.631	2.025	24,16%	2.342	2.025	-13,54%	26.027	29.803	-12,67%
Exportação	4.532	4.440	-2,03%	1.765	2.675	51,56%	2.268	2.675	17,95%	34.794	34.909	-0,33%
Total	8.698	8.096	-6,92%	3.396	4.700	38,40%	4.610	4.700	1,95%	60.821	64.712	-6,01%
Porto Xavier - BR / San Javier - AR												
Importação	285	1.120	292,98%	476	644	35,29%	179	644	259,78%	6.750	7.544	-10,52%
Exportação	263	230	-12,55%	136	94	-30,88%	166	94	-43,37%	2.610	3.106	-15,97%
Total	548	1.350	146,35%	612	738	20,59%	345	738	113,91%	9.360	10.650	-12,11%
Dionísio Cerqueira - BR / Bernardo de Irigoyen - AR												
Importação	1.438	1.229	-14,53%	572	657	14,86%	857	657	-23,34%	8.141	9.461	-13,95%
Exportação	711	1.102	54,99%	436	666	52,75%	377	666	76,66%	5.622	4.702	19,57%
Total	2.149	2.331	8,47%	1.008	1.323	31,25%	1.234	1.323	7,21%	13.763	14.163	-2,82%
Uruguaiana - BR / Paso de Los Libres - AR												
Importação	6.389	5.310	-16,89%	2.626	2.684	2,21%	3.184	2.684	-15,70%	37.277	48.318	-22,85%
Exportação	11.178	13.467	20,48%	6.550	6.917	5,60%	5.220	6.917	32,51%	87.933	77.776	13,06%
Total	17.567	18.777	6,89%	9.176	9.601	4,63%	8.404	9.601	14,24%	125.210	126.094	-0,70%
Foz do Iguaçu - BR / AR												
Imp. PTN	6.102	5.711	-6,41%	2.618	3.093	18,14%	3.181	3.093	-2,77%	36.062	34.962	3,15%
Exp. PTN	1.062	1.264	19,02%	649	615	-5,24%	508	615	21,06%	8.724	7.069	23,41%
Total	7.164	6.975	-2,64%	3.267	3.708	13,50%	3.689	3.708	0,52%	44.786	42.031	6,55%
Aceguá - BR / Acegua - UY												
Importação	275	70	-74,55%	30	40	33,33%	179	40	-77,65%	1.594	2.579	-38,19%
Exportação	118	233	97,46%	85	148	74,12%	56	148	164,29%	1.046	801	30,59%
Total	393	303	-22,90%	115	188	63,48%	235	188	-20,00%	2.640	3.380	-21,89%
Barra do Quarai - BR / Bella Unión - UY												
Importação	68	29	-57,35%	0	29	0	3	29	866,67%	35	339	-89,68%
Exportação	97	208	114,43%	107	101	-5,61%	21	101	380,95%	1.772	1.937	-8,52%
Total	165	237	43,64%	107	130	21,50%	24	130	441,67%	1.807	2.276	-20,61%
Chuí - BR / Chuy - UY												
Importação	1.020	758	-25,69%	364	394	8,24%	504	394	-21,83%	5.876	11.281	-47,91%
Exportação	1.980	2.225	12,37%	1.020	1.205	18,14%	929	1.205	29,71%	16.306	15.193	7,33%
Total	3.000	2.983	-0,57%	1.384	1.599	15,53%	1.433	1.599	11,58%	22.182	26.474	-16,21%
Jaguarão - BR / Rio Branco - UY												
Importação	1.293	1.037	-19,80%	515	522	1,36%	631	522	-17,27%	7.152	9.881	-27,62%
Exportação	1.050	1.575	50,00%	691	884	27,93%	525	884	68,38%	10.541	9.059	16,36%
Total	2.343	2.612	11,48%	1.206	1.406	16,58%	1.156	1.406	21,63%	17.693	18.940	-6,58%
Quaraí - BR / Artigas - UY												
Importação	58	42	-27,59%	14	28	100,00%	38	28	-26,32%	167	555	-69,91%
Exportação	40	31	-22,50%	21	10	-52,38%	19	10	-47,37%	177	179	-1,12%
Total	98	73	-25,51%	35	38	8,57%	57	38	-33,33%	344	734	-53,13%
S. Livramento - BR / Rivera - UY												
Importação	573	403	-29,67%	193	210	8,81%	263	210	-20,15%	3.151	3.869	-18,56%
Exportação	1.068	1.052	-1,50%	468	584	24,79%	516	584	13,18%	7.288	7.261	0,37%
Total	1.641	1.455	-11,33%	661	794	20,12%	779	794	1,93%	10.439	11.130	-6,21%

Pontos de Fronteira	Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação mês anterior / mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos períodos 12 meses (atual / anteriores)		
Porto	Jan-Fev/15	Jan-Fev/16	Variação	Jan/16	Fev/16	Variação2	Fev/15	Fev/16	Variação3	Mar/15 Fev/16	Mar/14 Fev/15	Variação4
Foz do Iguaçu - BR / PY												
Imp. PIA	2.119	2.406	13,54%	1.178	1.228	4,24%	1.065	1.228	15,31%	15.264	18.322	-16,69%
Exp. PIA	8.928	8.557	-4,16%	4.021	4.536	12,81%	4.173	4.536	8,70%	60.641	62.840	-3,50%
Foz do Iguaçu - BR / PY												
Imp. Oper. Noturna	5.455	5.392	-1,15%	2.690	2.702	0,45%	2.764	2.702	-2,24%	26.701	36.709	-27,26%
Foz do Iguaçu - BR / PY												
Total	16.502	16.355	-0,89%	7.889	8.466	7,31%	8.002	8.466	5,80%	102.606	117.871	-12,95%
Foz do Iguaçu - BR / AR / PY												
Total	23.666	23.330	-1,42%	11.156	12.174	9,13%	11.691	12.174	4,13%	147.392	159.902	-7,82%
Sta. Helena - BR / Porto Índio - PY												
Importação	1.609	1.906	18,46%	1.082	824	-23,84%	961	824	-14,26%	10.491	14.574	-28,02%
Exportação	529	419	-20,79%	279	140	-49,82%	302	140	-53,64%	3.445	3.570	-3,50%
Total	2.138	2.325	8,75%	1.361	964	-29,17%	1.263	964	-23,67%	13.936	18.144	-23,19%
Guaíra -BR / Salto del Guaíra - PY												
Importação	571	1.576	176,01%	918	658	-28,32%	396	658	66,16%	7.275	4.520	60,95%
Exportação	108	599	454,63%	396	203	-48,74%	47	203	331,91%	2.250	389	478,41%
Total	679	2.175	220,32%	1.314	861	-34,47%	443	861	94,36%	9.525	4.909	94,03%
Corumbá-BR / Puerto Suarez -BO												
Importação	559	356	-36,31%	206	150	-27,18%	288	150	-47,92%	2.701	3.642	-25,84%
Exportação	4.215	4.700	11,51%	2.339	2.361	0,94%	1.908	2.361	23,74%	30.474	28.406	7,28%
Total	4.774	5.056	5,91%	2.545	2.511	-1,34%	2.196	2.511	14,34%	33.175	32.048	3,52%

Fontes de Informação

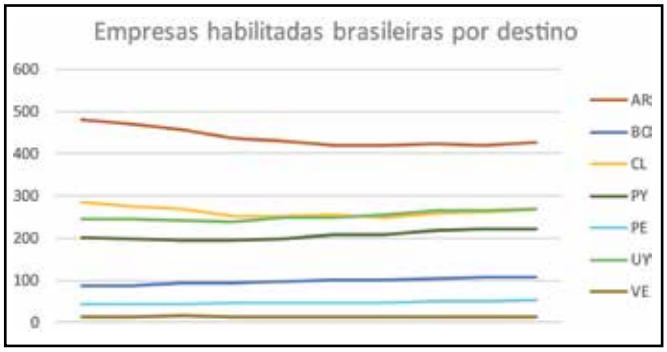
Receita Federal do Brasil: Uruguaiana, Chuí, São Borja, Dionísio Cerqueira, Itaqui, Porto Xavier, Santa Helena, Guaíra, Aceguá e Barra do Quaraí

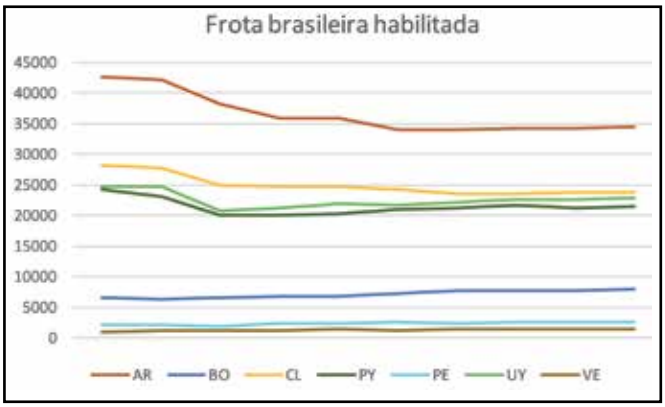
Elog Logística: Foz do Iguaçu, Jaguarão e Santana do Livramento

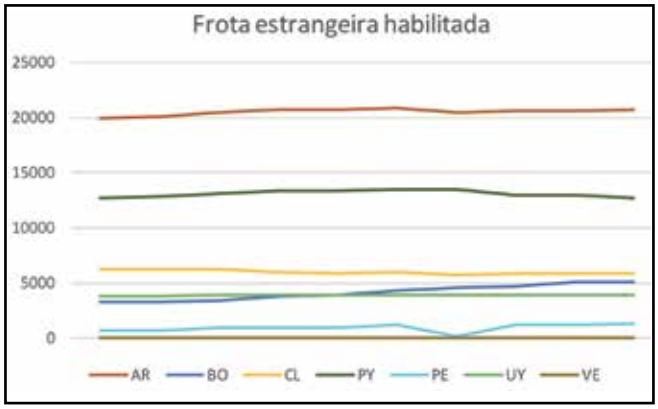
Agesa: Corumbá

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

TRIC em números
março 2016







Feriados internacionais

ABRIL

02
Dia das Ilhas Malvinas

19
Declaração da Independência

21
Tiradentes

MAIO

01
Dia do Trabalhador

15
Independência do Paraguai

21
Dia das Glórias Navais

25
Revolução de Maio

JUNHO

12
Dia da Paz no Chaco

19
Nascimento de José Artigas

20
Dia da Bandeira

24
Batalha de Carabobo

27
São Pedro e São Paulo

Fonte: www.mercosur.int

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

Restrição de veículos

BRASIL**	HORÁRIO
Quinta-feira, 21 de Abril	das 6h às 12h
Domingo, 24 de Abril	das 16h às 24h
Quinta-feira, 26 de Maio	das 6h às 12h
Domingo, 29 de Maio	das 16h às 24h

***Fonte: Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF*

ABTI
O seu elo de ligação com os órgãos de governos

A ABTI ouve seus associados, recebe sugestões, e representa os interesses do Transporte Internacional em reuniões bilaterais e audiências públicas.

Audiências públicas ANTT

Revisão da Resolução 1474/2006
Expedição de Licenças para Transporte Internacional de Cargas

Revisão da Resolução 420/2004
Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos

A Associação Brasileira de Transportadores Internacionais contribui com as autoridades para que a nossa legislação assegure a qualidade e a competitividade do setor.

Você que ainda não é associado, saiba os benefícios de fazer parte da ABTI!
A casa do Transportador Internacional. Entre em contato, nossa equipe está aguardando você!

abti@abti.org.br / +55 (55) 3413-2828

19º SIMERCO

Seminário Itinerante do Mercosul

Amarração de Cargas

Data: 31/05/2016

Local: SEST SENAT - Unidade Uruguaiana

INSCRIÇÕES GRATUITAS

Maiores informações:

marketing@abti.org.br ou (55) 3413-2828